クルマ社会を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kstn@red.zero.jp

発行：クルマ社会を問い直す会
代表：杉田正明
連絡先：〒162-0825
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506　生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931

編集：足立礼子・林裕之・杉田正明

郵便振替口座：00140-7-39161
年会費：1口2,000円　複数口歓迎

64

2011年6月30日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）

会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ
安全に道を歩きたい
排気ガス、クルマ騒音のない生活を
公共交通、自転車は私たちの足
守ろう地球
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

《すぐに“復興”したクルマの渋滞》　解説は11ページ参照（小林和彦さん）

★表紙用の写真を
募集しています★

目　次

第17回総会を開催

林　裕之（世話人）

4月23日（土）、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」で第17回総会が開かれました。参加者は19名、白紙委任状82通と併せて総会定足数（82）を超え、総会が成立しました。

まず杉田正明代表が挨拶を行いました。挨拶の中で杉田代表は、このたびの東日本大震災とそれに伴う津波によって福島の原子力発電所が深刻な状況に陥っている中で、脱原発の必要性を指摘しました。そして脱原発をしていくためには、再生可能エネルギーの開発促進と省エネルギーの削減が必要であるが、脱クルマは省エネルギーに貢献できると述べました。具体的には、クルマから鉄道などへモーダルシフトをしていく中でエネルギー消費量を大きく減らせる、ということを指摘しました。

代表の挨拶の後、総会議長に井坂洋士さんを選出し、議事に入りました。2010年度の活動と決算について報告され、承認されました。次に2011年度活動計画案と予算が提示され承認されました。その後、参加者から質問や活動報告、問題提起などがありました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず会計監査人として石本隆一さんが承認されました。そして2010年度世話人を解任し、2011年度世話人立候補者6名が承認されました。さらに地域連絡係の紹介がありました(名簿は、本冊子送付時に同封してありますので、ご参照ください)。

参加者からの質問や活動報告、問題提起は以下に敬称略で要旨のみ記載いたします。

- 杉田代表は、脱原発の流れの中で自然エネルギー開発の必要性を述べられたが、私もその通りであると思う。私は会報を各政党、各新聞社に送っている。また、市長、教育長、道路交通課、公民館などに持って行っている。会報の中で特に冨田さんの投稿記事は読みやすい。（茨城県：木村孝子）
- 茨城県つくば市には自転車マップがあるが、レンタサイクルはあるのか。（神奈川県：姉崎）
- つくば市は自転車が重点政策と言っているが、言葉だけではないか。自転車道や歩道が整備されている道路もあるが、自転車を使いたいところには自転車道はない。自転車にとって便利な町にはなっていない。かつて、無料のレンタサイクル事業を行っていたが、ずるいことをする人がいるから失敗した。現在は少しお金を取って行っている。都市構造と交通の問題の整合性を取って都市をつくり直す必要がある。（茨城県：田中）
- ４年ほど前に山口大学で、生命倫理のリレー講義の一つとして、クルマ社会の問題点について４回講義をした。クルマにはどれほどの害があるかなどについて話したが、学生はまじめに聞いてくれた。（広島県：山田）
- 東京の小平市には以前からコミュニティーバスがあったが、タクシータイプのものも一部で運行を始め、バスタイプでは入れないところにも入れるようになった。しかし、高齢者や障害者などはそれも入れないようなもっと狭い路地に住んでいる人も多い。そこで自転車タクシーの導入を考えているが、それは非常に好評である。自転車タクシーは将来の公共交通機関の一つとして有望である。（東京都：渡辺）
- 神奈川県川崎市のコミュニティーバスについては、取り組み事例があるが、実現していない。小平市の先進的な取り組みを紹介したい。自転車タクシーにも注目している。（神奈川県：井坂）
- 会員を増やす方法を考えている。震災が起きたが、こういう難局だからこそ市民の力が見直される。もっと情報発信をしていきたい。ブログのようなものを立ち上げて有志の人に記事を書いてもらうのはどうだろうか。こうい

う時だからこそ一歩踏み出せないか。（神奈川県：井坂）

・ホームページをもっと読みやすく興味をそそるものにしてはどうか。（滋賀県：楠神）

・ホームページは簡単なものにして、深く知りたい人にはリンクできるようにすればよい。ツイッターにも注目している。（茨城県：田中）

・ツイッターは会よりも個人で使用する方がよい。（神奈川県：井坂）

・皆さんブログを立ち上げてください。（東京都：清水）

・個人のブログよりも会の中でブログをつくり、会員が記事を書けるようにしていくのがよい。（神奈川県：井坂）

・メーリングリストに書かれた内容はレベルが高い気がする。（埼玉県：高橋）

・雑談が書けるような場所も必要である。（茨城県：田中）

・橋梁などの構築物の劣化が心配である。この点、国や地方公共団体はどう考えているのか、知りたい。（茨城県：木村啓二）

・日本にはどのくらいの構築物が維持できるのかを考えて、限界を超えるものはつくらないようにするべきだ。（東京都：清水）

・東京都ではメガロポリス構想を立ち上げ、道路などは相変わらずつくられ続けているが、そのメンテナンスには予算が必要である。高尾山の訴訟も行政側の勝利ということになった。裁判では手続きさえよければ行政側の主張が認められてしまう。裁判制度も見直さなければならない。（東京都：木村護郎）

・都市計画道路などは町こわしである。（東京都：清水）

・山形の小林さんがされているような各地からの情報発信はとてもありがたい。皆さんもどんどん地域の話題を発信して頂きたい。（神奈川県：井坂）

・メーリングリストを活性化する余地がある。（東京都：清水）

・簡単なことでよいから情報がある人は発信して頂きたい。（東京都：佐藤）

・なぜ国民の意見を聞かずに町づくりが行われるのか、疑問だ。（茨城県：田中）

クルマ社会を問い直す会2010年度活動報告

2011.4.23総会決議　　後藤　昇（2010年度世話人）

《会の活動》

●2010年４月24日（土）、2010年度の総会が開かれました。総会では、10年度活動計画について活発な意見のやり取りが行われました。

　また、高尾山の自然を守る市民の会の橋本良仁さんに、「日本にまだ道路は必要か―圏央道・八王子での経験から学ぶ」と題して講演をしていただきました。いかに無駄な道路が自然や文化的環境を破壊して作られているかが説明されました。

●会の活動の中心となる会報の発行は、予定通り６月、９月、12月、３月に発行されました。足立、林、杉田（正）が担当しました。

●会のホームページは清水が担当しました。インターネットでの広報を重視する立場から、会報を掲載する形で、問い直す会の活動や主張を紹介しています。また、会員や会員の関係する団体の行動も紹介しています。

●問い直す会は、世話人、地域活動連絡係用のインターネットのメーリングリストを持っています。また、会員有志のメーリングリストも持っています。それらの中では、さまざまな情報が紹介され、また、さまざまな問題について充実した意見交換がなされています。
●東京月例ミーティングは、月の第4土曜を中心に生活思想社で行われています。今年は杉田（正）が運営を担当しています。各自の問題意識を持ち寄り、討論を中心に運営されています。また、参加者の活動報告もされ、会の運営についても話し合われています。
●7月に行われた参議院議員選挙に先立ち、各党に公開質問を行いました。回答はインターネットのホームページで紹介するとともに、会報61号にも掲載しました。
　今回は、問い直す会の主張についてどう思うかという形で質問をしたことにより、問い直す会の主張のアピールにもなったと思われます。
●9月23日に横浜カーフリーデーが開催されました。初年度から参加しており、7回目になります。当日はあいにく雨となり、毎年行っていたパネル展示はできませんでした。今年は、名古屋市が抜け、新たに仙台市が参加しました。（会報62号参照）
●11月の第3日曜日は、国連の定めた世界道路交通犠牲者の日、です。残念ながら、まだまだこの日の存在は知られていないことから、知らせていくことが求められています。問い直す会も知らせていくことに力を入れています。また、集会等については後援、会員の参加等の形で協力を行っています。今年も、札幌、東京、大阪、で行われ、福岡でも新たに集まりがもたれました。（会報61号、63号参照）
●10年度の問い直す会の活動の重点テーマとして、「自動車の安全性能基準の制定を求める」があります。そのことに関連した学習会が2月に行われました。
　杉田代表が、「安全性能基準に向けて～交通事故防止技術の現状と課題～」と題して、クルマの衝突予防、制限速度遵守、信号遵守、飲酒運転防止などの技術について企業・行政の取り組み状況、規制基準策定の展望について解説しました。
●また、問い直す会は、クルマの問題点について簡単に読めるリーフレットの作成を10年度のテーマにしています。2011年3月に、歩車分離信号についてのリーフレットを八王子市の長谷智喜さんが中心となって作成し、会員に配布しました。

《会員の活動》

　問い直す会の会員は、それぞれの地域や各分野でさまざまな活動を行っています。把握することはなかなか大変ですが、把握できたおもだった活動を紹介します。
●意見書等の提出は問い直す会の重要な活動ですが、今年は会としての提出はありませんでした。その代わり、多くの会員が、交通基本法案、第9次交通安全基本計画案のパブリックコメントに応募しました。
●また、高速道路無料化の是非も大きな問題です。愛知県の青山泰人さんは、6月に「高速道路無料化と私たち」と銘打って、上岡直見さんの講演会と討論会を個人で開催しました。
●東京の冨田悦哉さんは、アクセルとブレーキの踏み間違いは、クルマの構造上の欠陥からおきるのではないかと考え、トヨタ自動車に質問をして回答を得ました。そのメールでのやり取りは問い直す会のメーリングリストで紹介され、ホームページにも掲載されました。
●自転車の問題では、茨城県つくば市の田中英則さんが頑張っています。つくば市は自転車がないとなかなか移動が大変な町ですが、問題も多く抱えています。田中さんの参加する、「自動車に頼らないまちづくりを考える会」（つくばカーフリーの会）はクルマ問題とともに自転車の問題についても取り組んでおり、他の団体と協力して、つくば自転車マップを作成し、具体的な解決に向け行動を起こしています。
●また、山形県山形市の小林和彦さんは、商店街を通る国道の自転車道の実証実験の賛否についてのシンポジウムで、廃止の声の多い中、パネリストとして存続を力強く主張しました。
●東京都小平市は、コミュニティバスの運行では先進自治体として知られています。

渡辺進さんが代表を務める「小川・栄町コミュニティバスを走らせる会」は、小川・栄町ルートのコミュニティタクシーの実証実験運行を開始させることができました。

そこで、小平市に学ぼうと川崎の井坂洋士さんの参加する持続可能な地域交通を考える会は、他の川崎・横浜の団体と共同で小平市のコミュニィバスについての見学会を開催しました。見学会では、小川・栄町コミュニティバスを走らせる会が仲立ちをすることにより、行政からも詳しい説明を受けることができました。

●京都議定書採択の地・京都で、西本雅則さんは、市が設立した、「京(みやこ)のアジェンダ21フォーラム」に個人参加し、公共交通の利用促進の活動を行っています。フォーラムでは「バスと電車でeco(エコ)グルメ」と称して、公共交通を利用すると飲食店で割引を受けられる事業等を行っています。

●横浜市の田中牧さんや千葉、船橋の朝倉幹晴さん(議員でもある)などが中心になって「歩行者の安全を求める議員連盟」の準備会が結成されており、そこには数人の議員も参加しています。正式な発足に向けて準備が進んでいます。

クルマ社会を問い直す会2011年度活動計画

2011.4.23総会決議　　清水真哉(世話人)

◇新年度の重点テーマ

1)　自動車利用者に社会的費用負担を求める。(担当:杉田正明)
2)　自動車の安全性能基準の制定を求める。(担当:杉田正明)
3)　地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当:清水真哉)
4)　クルマの要らないまちづくりについて問題提起する。(担当:清水真哉)
5)　駐車場の利用料金の問題に取り組む。(担当:林裕之)

◇問い直す会の基本的組織運営

1)　年四回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当:足立礼子、林裕之、杉田正明)
2)　メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当:杉田正明)
3)　ホームページの運営・内容の拡充(担当:清水真哉)
4)　会の赤字問題を会員に周知する。(担当:青木勝)

◇継続して行う活動

1)　東京月例ミーティングを開催する。(担当:杉田正明、他)
2)　パブリックコメントなどへの対応
これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していきます。
3)　横浜カーフリーデー(担当:田中牧)

◇実施を検討している活動

1)　講演会・学習会
7/17(日)大阪で杉田正明代表報告による学習会「交通事故防止技術」を開催する。(担当:青木勝)
2)　冊子の作成

自転車に関する冨田さんの原稿を冊子化する。（担当：清水真哉）
3）リーフレットの作成
「社会的費用課税」（作成担当：杉田正明）
「地球温暖化と自動車利用の関連」（担当：清水真哉）
4）クルマ社会ミニ白書のために集まった原稿を活用する。（担当：杉田正明）
原稿が来次第、ホームページに出していく。
5）衆議院が解散された場合、各政党へ公開質問状を出す。（文案作成担当：杉田正明）
・自分たちの主張を明確に出し、賛同してもらえるかを聞く形にする。（交通事故、歩行者優先、歩車分離信号、ドライブレコーダー、プレクラッシュ、PM2.5測定地点を増やすには、自動車の排出基準、路面電車の全面復活、公共交通、まちづくり、居住推奨エリアについては公共交通を保障する。）
・解散の有無に関わらず準備を進める。
6）「世界道路交通犠牲者の日（11月の第三日曜）」の活動に取り組む。
予定される活動地域：北海道、東京、大阪（取り纏め担当：清水真哉）
7）「こども環境学会」の団体会員を継続する。関われる行事には参加する。（担当：足立礼子）
8）地域活動の促進
9）他団体との交流の促進
10）地域レベルでの「歩行者優先社会」の実現を促進するため、地方議会議員へ「問い直す会」への入会への働きかけを進めるなどの働き掛けを行う。（担当：朝倉幹晴、田中牧）
11）色々な機会に、もっと頻繁に会の声明を出す。
12）自転車に関する市民シンポジウムの開催を検討する。（担当：清水真哉）

◇来年度の総会

2012年４月21日（土）予定

2010年度決算・2011年度予算　青木　勝（世話人）　2011年4月23日（土）総会決議

2010年度　クルマ社会を問い直す会　決算

（2010.4.1～2011.3.31）（単位　円）

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	877	877		会報作成費	300,000	370,869	＊3
会費	630,000	552,580	＊1	郵送・連絡費	160,000	138,930	
カンパ	190,000	229,921		事業費	100,000	41,300	＊4
雑収入	9,123	5,900	＊2	交通費	50,000	57,300	
				事務費	10,000	1,470	＊5
				渉外費	40,000	9,700	＊6
				事務所使用料	144,000	144,000	
				会場費	20,000	22,700	
				雑費	6,000	0	
				次期繰越金		3,009	
合計	830,000	789,278		合計	830,000	789,278	

＊1　納入者163人・団体（のべ人数）
＊2　会報・ブックレット等の売上
＊3　会報59号から62号分
＊4　講演会（30,000円）・歩車分離信号リーフレット等（11,300円）
＊5　コピー・印刷費等
＊6　横浜カーフリーデー（3,700円）・こども環境学会（6,000円）

2011年度 クルマ社会を問い直す会 予算

（2011.4.1～2012.3.31）（単位　円）

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	3,009	会報作成費	320,000	＊7
会費	610,000	郵送・連絡費	140,000	
カンパ	186,000	事業費	80,000	＊8
雑収入	6,991	交通費	60,000	
		事務費	6,000	
		渉外費	30,000	
		事務所使用料	144,000	
		会場費	20,000	
		雑費	6,000	
合計	806,000	合計	806,000	

＊7　会報63号から66号分
＊8　講演会、冊子作成費等

津田美知子さん講演会「歩行者と自転車の道の革命　車道至上主義から道路交通文化の時代へ」報告

清水真哉（世話人）

過ぐる2011年４月23日（土）、北沢区民会館「北沢タウンホール」における当会の第17回2011年度総会ののち、津田美知子さんによる講演会を開催いたしました。

津田さんには、2003年度の総会時にも、ちょうど『歩行者の道　1　マイナスのデザイン』、『歩行者の道　2　通行帯のデザイン』（技報堂出版）という二冊の著作を出版された後であったので、「『歩行者の道』の復権」というテーマで講演いただいており、これが二回目のお願いとなりました。

今回は、津田さんご自身のホームページ
http://web.me.com/publicspace/hokosha_jitensha/top.html
にて、『歩行者と自転車の道の革命　車道至上主義から道路交通文化の時代へ』と題する著作を公開されましたので、同じタイトルで講演して頂くこととなりました。

津田さんは、プロジェクターを用いたプレゼンテーション形式で、統計資料や、ヨーロッパや日本でご自身が撮影された写真を多く用いて興味深いお話をして下さいました。

日本では、高齢者や子供など弱い立場の歩行者が自宅の近所で、つまり区画道路で事故に遭って死んでいることと、自転車という軽車両が歩道を走るという、二つのことが異常であるという前置きのあと、講演の前半では、ヨーロッパの区画道路はどうなっているか、後半ではヨーロッパの幹線道路の自転車道について話されました。

津田さんのお考えの詳しい内容については、先のホームページでお読み頂くか、会報の前々号（62号）、前号（63号）に掲載されたご自身による要約、「『歩行者と自転車の道の革命』で伝えたいこと（1）（2）」をご覧下さるようお願いいたします。この要約は会のホームページにも掲載されています。

津田さんは講演の後、参加された皆さんの熱心な質問に丁寧に答えて下さった上に、懇親会にも参加され、ご本人も会員ですが、参加された会員の皆さんと親交を深めていかれました。

津田さんが今回の講演で取り上げられたテーマには、今後、会としても継続して取り組んでいくことになると思います。

なお、以下に講演後の質疑応答の主なやり取りを簡単にまとめておきましたのでご参照下さい。

【質疑応答】

Q. 北欧と日本の違いは市民運動の違いか。
A. 国土交通省と警察庁の責任。自動車産業の後押しもあるはず。これからは市民運動を強くしていかなくてはならない。

Q. 車道上の自転車道と駐車車両の折り合いをどうするか。駐車を徹底時に取り締まるのか、駐車することを前提に停車帯を付けるのか。
A. 道路による。一車線減らすつもりなら停車帯も可能。

Q. 日本では自動車が歩道を横切って自分の敷地の駐車場に入っていくこと、それゆえの事故が多すぎる。
A. ヨーロッパが区画道路での駐車を許しているのは一理ある。歩道をまたいで駐車場に入っ

ていくことがなくなるから。

Q. 自転車の問題などは、市民としては行政のどこに言いにいけばよいのか。
A. 私は警察にも、国土交通省にも言いにいく。機会あるごとに言いにいく。みんなで大きな声を上げるべき。日本の行政にはコンサルタントがはびこり過ぎている。国よりもまだ市町村のほうが、市民の声が通りやすい。新聞の投書欄などにもみんなで投書するべき。パブコメなどでも役人の分かる言葉で言わなくてはならない。

Q. どうしてヨーロッパはこのように進んだのか。
A. 一番進んでいるのはデンマークとオランダ。デンマークはクルマ産業がなく、関税が高い。自動車を抑制しようとする考えがある。オランダは平地であることが有利。

Q. 川崎市で車道に自転車道をつける社会実験を行い、市民の評判も悪くなかったのに、結果は歩道のカラー分離になってしまった。
A. 警察はとにかく車道を自動車のものにしておきたいのではないか。日本は市民の力が弱い。原発の問題でもそうだが、政官業学の四者の絡まりあった体制をどうにかしなくては。学者も御用学者ばかりが審議会などに取り立てられる。中央官庁は新しいことを考えるのを止めてしまい、思考停止に陥っている。地方の方がまだまし。

Q. ヨーロッパは国よりも県、県よりも市の権限が強いと聞いている。
A. 地方自治の歴史が違う。日本には地方自治の歴史がない。ドイツは都市によって大きく違う。フライブルクなどは輝くような都市。日本は中央集権で、その中央の官僚が何も考えていない。

2011年度世話人の役割分担

総会翌日に開いた新世話人会にて、次のように分担を決めました。どうぞよろしくお願いいたします。（世話人連絡先名簿は本会報送付時に同封）

代表：	杉田正明（再任）
事務局：	清水真哉（再任）
会計、名簿管理：	青木　勝（再任）
会報作成：	足立礼子（再任）、林　裕之（再任）、杉田正明（再任）
会報発送：	杉田久美子（新任）

懇親会に多くの会員が参加しました

後藤　昇

津田さんの講演会が終わり、6時過ぎから懇親会が開かれました。総会だけでなく講演会に出席した人の中からも、多くの人が参加してくれました。

ビールとともに、寿司、中華料理、乾き物などのつまみがでましたが、しかし、メインはなんといっても出席者の発言です。総会ではかなり意見が出ましたが、言い足りなかったのでしょうか、すぐ、一人一言に入りました。

世話人の一人である林さんは、フランスの女性思想家、シモーヌ・ヴェイユについての本を書いたとのことです。忙しい仕事の合間にがんばるなー。買って読もうと思いました。

自分が関心を持っている分野や携わっている仕事、活動とともに、3月に東日本大震災があったためか、電気の使い方やエネルギーについての発言も目立ちました。講演者の津田美知子さんも懇親会に参加しましたが、電気の使用量を工夫してほぼ半減したそうです。

また、自然エネルギーと石油エネルギーの位置づけ、関係についても熱い主張がなされました。自然エネルギーを石油後のエネルギーと位置づけるのではなく、石油エネルギーの効率性の高さから、自然エネルギーとともに石油エネルギーについても長期間使っていけるようにすることが必要だ、という主張です。考えてみる価値がありそうです。

出席者どうしで、あーだ、こーだと話しているうちに8時を過ぎてしまいました。最後に今年度も元気に頑張れるよう、清水さんの音頭で一本締めをして終わりました。

安全性能基準に向けての学習会を開催しました

杉田正明（世話人）

2011年2月20日に東京都荒川区の「ムーブ町屋」にて、「安全性能基準に向けて～交通事故防止技術の現状と課題～学習会」を開催しました。出席者は10人でした。

クルマがもたらす迷惑・被害に対しては、その迷惑・被害の発生を抑制するように①規制し、それでも尚残る迷惑・被害に対しては相当金額を②課税し、その税をもとに迷惑・被害を被る人に③補償する政策（あるいはその代替策）を講じるべきと考えます。今回の学習会は①規制に関わる企画でした。

クルマの排気ガスによる喘息被害に対しては、（PM2.5についての排出基準がまだ決められていないなど十分とは言えませんが、一応）ガスの排出基準が決められ規制されています。しかし交通事故被害に対しては、クルマ自身に対する見るべき規制は何ら為されていません。クルマ自身のハードな性能として衝突予防、制限速度遵守、信号遵守、飲酒運転防止の機能を装備すべしという規制はなされていません。

本学習会は、衝突予防、制限速度遵守、信号遵守、飲酒運転防止などの技術について、企業・行政の取り組み状況を概観し、規制基準策定の展望について考えたいという趣旨で開催しました。

当日私杉田から報告を約1時間45分行い、その後約1時間質疑と意見交換を行いました。

私の報告要旨は本会報の27～32ページをご覧ください。ここでは質疑と意見交換の場で出た内容をいくつか紹介します。

デッドマン装置

・鉄道におけるデッドマン装置は、どのようにして運転者が意識を喪失したことを認識しているのか。
・ハンドルを握っていないと停止する仕組みだろう。
・ハンドルを前に倒すとブレーキがかかる仕組みだろう。
・デッドマン装置が鉄道で可能なのは、軌道上を走行することがあろう。クルマでこれを導入するには、クルマの走行コースを規制・コントロールする仕組みが必要ではないか。
・他方でレーン認識装置を装備してレーンをキープさせ、周りに警報を発しながら、速やかに停止にもっていくということではないか。
・エンジンブレーキのような形で徐々にスピードを落とす形でよいのではないか。

人間が機械に助けられて退化すること

・下手なドライバーの尻ぬぐいを自動化された技術で行うのは“すごくおもしろくない”と思ってしまう。そもそも運転の技能のないドライバーとか、性格的に乱暴なドライバーとかが免許を持つべきではない。こういうシステムが整備されるとそういう人も乗っても大丈夫ということになる。認知症のお年寄りでも大丈夫となりかねない。
・現状はそういう問題ドライバーが免許を取れ、認知症のお年寄りでも免許を保有できる状況にある。そしてそうした人々が事故を起こす。免許のシステムを改善することが課題であることはそのとおりだが、事故防止技術が事故を減らす効果があることは確か。事故防止技術が免許制度改善への取り組みを鈍らせるかもしれない。しかし、交通事故が減ることがなにより大事。評価の基準としては事故を減らせることを最優先したい。

工業製品として満たすべき要件

・そもそもクルマが登場したときから衝突回避システムを持たないようなこんな危険なものが世の中に出るということ自体がおかしい。どちらへも行けるクルマはそもそも危険物である。衝突防止機能が付いてはじめて認められるべきだった。工業製品として当然はじめから装備されるべきものだったと思う。

議論を分けよう

・今あるものを安全にしろという議論と、どこまで機械に頼っていいかという議論は別の次元の議論。切り離して考えた方がよい。

クルマが高価格なのは当たり前

・今回取り上げられたすべての技術がもっと早くからすべての車に搭載されるべきだったろうが、とてもハードルが高いだろう。レガシーとかレクサスにしか付いていないと言うこと自体が“やってます”という言い訳の姿勢を示している。事故防止技術をすべて搭載させ値段の高いクルマになっても、それを承知でなければ購入できないという状態にしていくべきだろう。

歩行者・自動車間通信(歩車間通信)による衝突予防はおかしい

・衝突予防を歩行者とクルマの間の通信によって実現する技術がITSの一つの技術として開発されているが、歩行者が通信機(携帯電話など)を持っていなくてはならず、持っていないものはこの技術によっては守られない。
・今回の報告では、衝突予防は、歩行者に依存・依拠することなくクルマの側の責任でなされるべきと考え、歩車間通信による技術は全く取り上げていない。

アルコール・インターロック装置における“なりすまし”防止技術は重要ではないのではないか

・アルコール・インターロック装置においてなりすましが起きるとしたら、同乗者がドライバーになりすますケースが多いだろう。しかし飲酒運転をしようとしているドライバーを助ける行為は、明らかに今の刑法に違反する犯罪である。技術でなりすましを防ぐ工夫をさほど力を入れて行う必要はないのではないか。
・牽制の効果があればいいのではないか。

轢き逃げ防止装置

・人などを轢いたとき、その上下方向の衝撃・振動を感知して車内・車外に警報を発し、自動的に停止させる装置を装備させるべきではないか。一旦停止して確認を要求する装置、轢き逃げを防止するのに効果があろう。こうし

た装置は簡単に作れるのではないか。

・ドライブレコーダー、イベントレコーダーは上下方向、前後方向の加速度の変化・衝撃を感知しているか。感知しているなら、それを解析し、何かに乗り上げたとか、何かにぶつかったとの判定をすぐさま下し、ドライバーに警告し停止させることは可能なはず。

・大型ダンプの場合、荷を積んでいる場合と積んでいない場合でクルマの振動の仕方が大きく変わる。そうしたことも組み込んだソフトウエアにする必要があろう。

クルマと人あるいはクルマとクルマの相対速度差が30km/h以上、たとえば50km/hであっても衝突回避できるか

・相対速度差が30km/h以上でも回避できるようにするには、衝突が予測される2.8秒前(スバルのアイサイトのケース)に警告を発するのではなくもっと前の時間に警告を発するようにすればよい。しかしそうすると、ドライバーがシステムの警告を無視しかってに大丈夫と判断するようになる。するとドライバーが想定するより前にシステムがブレーキを掛かけることになる。ドライバーはこうしたシステムを煩わしく感じるだろう。2.8秒というのはドライバーがシステムに頼る気になるぎりぎりの時間。ドライバーがブレーキやハンドルの操作を始めても衝突を回避できないぎりぎりの時間から割り出されたもの。

・ドライバーがブレーキやハンドルを操作しても間に合わない状態から自動ブレーキをかけるようにすることによってリスク・ホメオスタシスを防ぐという考えからすると、相対速度差が50km/hでも60km/hでもシステムの警告開始時間を前倒しすればよいだけではなかろうか。「ぶつからないクルマ」と広報宣伝することを相対速度差30km/hについて認めて、なぜそれ以上について認めてこなかったのか、その理由を確認する必要がある。

・検知性能の点に制約があるかもしれない。

リスク・ホメオスタシスは歩行者にとっては関係ない

・クルマが50km/hや60km/hで道路を走っており、その前に歩行者がいるというのが一般的な状態。この状態で衝突を回避できるようにすることが必要であり当たり前のこと。リスク・ホメオスタシスの話はとても大事なことだが、歩行者の立場からすれば“関係ない!”と思う。クルマの製造者とクルマの利用者が考えれば良いこと。歩行者は、歩行者の立場で自己の権利を100%主張すべきだと思う。

クルマは30km/h以下で走れ

・30km/以下でなら衝突回避できるというなら、クルマは常に30km/h以下で走るべしと言うことだろう。

・日本の生活道路の状況からすれば20km/h以下であるべき。

表紙写真の解説

表紙写真は震災後間もない3月15日、ガソリンスタンドでの給油を待つクルマの列(撮影は筆者の友人、山形市郊外部あたり)。3、4時間待ちは普通で、前夜や未明から並んで半日待つという人も少なくなかったという。多くは路側帯に侵入して並んでいたが、その路側帯が自転車の通行帯であることはまったく無視されていた。

大半は普通乗用車(マイカー)で、業務用車両が少ないのが印象的。それほどまで「クルマは日常生活に不可欠」なのか疑問に思えた。業務用車両の方がマイカーよりはるかに「ガソリンは不可欠」なはずなのに……。

下の写真は3月30日、ガソリン供給が平常に戻ってからの山形市中心市街地での渋滞の様子(筆者撮影)。二酸化炭素排出抑制のためにクルマの使用を抑制しようとする心構えの片鱗すら感じられない。

(小林和彦)

投稿

日本の電気エネルギー源

清水真哉

福島第一原子力発電所で、恐れていたというよりは、油断していた事故が四機、同時に発生した。

暗い東京の街なかで、人々は今までよりは真剣にエネルギーの問題を考えるようになったかもしれない。

しかし、世界のエネルギー問題の本当の厳しさを、人々がどこまで認識しているのか、まだまだ疑わしい。

クルマの生産、利用の両面でエネルギーを大量消費しているクルマ社会にとっても根底的であるこの問題について、少しく言葉を費やさせて頂きたい。

1)　今回の福島第一の事故で、東京電力には原発事故に自力で対処する能力がないことが明らかとなったのに、柏崎刈羽を動かすことをいまだに許しているのは、原発漬けになった日本国民が、放射能の恐怖と不安に駆られながらも、なお原発の真の意味を直視できるところにまで至っていないことを示している。

今回の原発事故では、農地が使えなくなるという被害が現実のものとなったが、日本の穀倉地帯である新潟県で米が作れなくなったら、日本人はいったい何を食べていけばよいのであろうか。

1993年の冷害の際に日本はタイから米を緊急輸入したが、かつて途上国と呼ばれた国々の経済発展により高騰した国際的な食糧の市況は、金にものを言わせた傲慢とさえ思える買い付けをもはや日本に許さなくなっている。日本人には現実に飢餓の危険があるのである。しかも放射能で汚染された農地が使えなくなるのは数十年、数百年の単位で、冷害の比ではない。

日本の原発は大都市を避けて立地を選んでいるようだが、狭い日本では山林を除き使えるだけの土地を農地化してきており、都市部でなければまず農業を営んでいる。また冷却水の都合で海岸沿いに建設してきたため、日本の原発は必然的に漁場に近い。

人命に対する直接の危険にとどまらず、食糧生産という生命への間接的な影響からしても、すべての原発を直ちに止めるということは、文明の叡智の命ずるところである。

これまで何千年、何万年も我々の祖先が暮らしてきて、これから何千年、何万年も我々の子孫が暮らしていく大地を、束の間の快適さのために人が住めない土地にしてしまうことの罪深さを自覚しようとしない今の日本人は、永遠に呪われて然るべきである。

そして原発を動かしてはならない究極の根拠は、後世の人間に押し付けられる、始末することの出来ない放射性廃棄物のためである。

2)　今回の震災により福島にある原発が稼動できなくなったために、東京電力は火力発電所を多く再起動させようとしており、計画停電が回避されることで東京電力管内の住民は安堵の胸を撫で下ろしているようである。

しかし本当の問題はこれからである。原発を停止し、火力発電の比率が高まれば、日本の電気料金は資源価格の変動をもっと敏感に反映するようになるであろう。高い高い電気料金を払いながら、化石燃料のありがたさを痛感することになるに違いない。

そうすると、恐怖も喉元を過ぎ、原発を動かせという世論がまた強くなっていくことを私は予測する。

化石燃料はただたんに高価であるだけでなく、加速度的に騰貴していくであろう。福島での事故以来の世界的な脱原発の流れが、高騰の大きな要因となっていくであろう。

人々は昨年のメキシコ湾での原油流出事故を忘れてはならない。石油は容易に採掘できるものは大抵、手をつけてしまい、新たに掘れるのは、海底深くなどの採掘が極めて困難なものばかりだという教訓をまざまざと見せつけてくれたのである。

日本が主たるエネルギー源を石炭から石油に切り替えたのは、まだ四、五十年前のことに過

ぎない。それがもう、石油時代の先が見え始めているのである。そして石油の次に来るものは何もない。

人々は今の文明は、科学技術、人間の叡智の賜物と思っているかも知れないが、実質は、我々が享受している豊かさは、ひとえに石油という宝物のエネルギー効率の高さがもたらす生産性の高さの恩恵なのである。

石油が無くなれば、現在の文明世界の生活水準は急速に低下していくであろう。そのとき我々は、今の豊かさは、科学技術の成果ではなく、石油が生み出していただけだということを身に沁みて思い知るであろう。

化石資源の節約は、現在生きている世代に常に課せられ続ける戒律であり、原発を止めたからといって、その穴埋めを貴重な化石燃料によってすることは許されない。

3) 自然エネルギーなどに期待を寄せる向きがあるようだが、過大な夢を抱くのは止めた方がよかろう。

何の問題もなく、発電に潤沢に利用できるエネルギー源があれば、電力会社が自らの利益のためにとっくに開発しているはずである。

補助金がなくては投資する意欲が起きないような自然エネルギーは、実際たいしたエネルギー効率がないのである。

原発にしてもそうであるが、代替エネルギーと呼ばれているもののすべては、石油が果たしている役割の、発電部分の代替しかできない。

考えてみて欲しい。電気で飛行機は飛ばない。船も動かない。重機も動かない。石油がなくては原発の建設も、使用済み放射性廃棄物の管理も出来ないのである。

太陽光にせよ、バイオマスにせよ、それは一時の、あるいは一年間の太陽光の集積に過ぎない。化石資源とは何万年にもわたる有機物の蓄積なのである。その濃縮度に天地の違いがある理由とともに、なぜそれが人類に与えられた一回きりのものであるかも、その由来を考えればたちどころに理解できるはずである。

自然エネルギーは、無理なく利用できるものは利用していけばよいが、わずかな電力のために自然を破壊する、自然破壊エネルギーとならないよう、戒めてもらいたい。

4) 結局のところ、天は我々にそれほどのエネルギー資源を与えてくれてはいないのである。

いや本当は、石炭や石油や天然ガスなど、この世の宝と呼ぶべきものを、大量に恵んでくれたはずだった。しかし人類はそれを、無益なことのために費やし続け、今は宝の壷の底を、首を突っ込んで覗き込んでいる有り様である。石油を利用するだけの賢さはあったが、その本当の希少性を知り、その値打ちに見合ったところにだけ使うという分別までは持ち合わせない、結局のところ人類とは愚かな生き物であったとは、既に見えている結論である。

原発を直ちに停止しろと主張すると、では電気はどうする、代替エネルギー源をまず示せとのたまう電気ボケ人間が日本には多すぎるが、国にも電力会社にも電力を安定供給する責任などはなく、国民は限られた電気を融通しあうしかない。

徹底した省エネルギー以外には、我々には生きていく道はなく、我々は今あるものを、爪に火を灯すように大切に使っていく他ないのである。

それを生活水準の低下と感じる人間は多いであろうが、今の日本人がどれほどエネルギーを浪費しているか、真剣に見つめ直すべきである。その気違い沙汰は便器を電気を使って暖めるといったところにまで到ってしまっているのである。

原子力発電という行ってはいけないやり方で電気を作ることを止めれば、人々はきっとそれに合わせた電気の使い方をするものである。使い始めたのが安易な気持ちであったのと同じように、止める方もあっさりと止めていくであろう。

我々は勇気をもって脱原発への道を歩み出していきたいものである。

（千葉県習志野市在住）

投稿

放射能も怖いが地球温暖化も怖い

小林和彦

福島原発の大事故により隣県の山形県にも把握できただけで最大４千人ほどが各地の避難所入りした（五月上旬現在では10分の１）。その他にも親族宅に身を寄せたり、経済的に余裕がある人はホテルや温泉旅館に宿泊している。大半は原発付近の市町村（福島県浜通り地方）からの避難者だから、隣県ながら高い山脈に遮られているために放射線量の観測値が東京都内よりも低い山形市内でも原発問題は身近に感じられる。

ただ、福島からの**避難者の大半はマイカーで山形入り**しているが、クルマを持たない高齢世帯などは遠方への非難は困難で、公的機関や東電などが彼らに対してバスを差し向けたとも聞いていない。屋内退避者も少しでも外出が必要な場合は放射線を浴びないためにクルマで出かけた方がよいなどと、この場合もクルマ使用が推奨されている。

一般的に日本国内の電力供給量の約30%は原子力発電所により賄われているといわれている。これを単純計算で当てはめると、原発からの避難のためのクルマの30%も、もともとは原発から供給された電力により工場生産されたことになる。

クルマに限らず多くの工業製品は電力なしでは生産されないが、とりわけ重工業の典型でオートメが極限までに進められた自動車工業の電力消費量は膨大である。

それも昭和30年代以降の高度経済成長期におけるクルマの大衆化の進展で一層の大量生産に拍車がかかり、本体はむろん、部品、関連グッズを含めた自動車工業による電力消費量がウナギ昇りになったことは想像に難くない。このような**電力需要が急激に高まる状況下で建設が促進されたのが原子力発電所**ではないか。

家庭電器についてはエアコンなどを除けば節電努力により原発なしでも電力量はなんとか供給可能なようだが、業務用電力、特に工業用については原発なしではかなり供給が困難で、浜岡原発の停止によりトヨタなどはかなり生産にブレーキがかかるようだ。

しかし、先に述べた家庭電器についてもきわめて電力消費量が膨大な電気器具が仲間入りをしようとしていた。それはハイブリッド車以上に「環境にやさしい」とか「究極のエコカー」と持て囃される向きのある**電気自動車**、つまり電池自動車のことであるが、そのバッテリーへの充電のためには夜間電力の利用が勧められている。

申すまでもなく夜間には極端に電力消費量が低下するが、原発は夜間になっても出力を弱めることはできないので、その**あり余る夜間電力を電気自動車のバッテリーへの充電に活用**に向けさせようとしていたわけである。

しかし、この度のFukushimaの事故による反原発世論の高まりで今以上の原発の建設は不可能になっただけでなく、現在稼働中の原子炉についても停止や廃炉が求められる状況下では、電気自動車の大衆化策はもろくも崩れ去ったと言えよう。

こうして現在、反原発・脱原発の気運とともに太陽光や風力などの“自然エネルギー”利用の発電が強く叫ばれているが、なぜか反原発論者でさえ「クルマの使用自粛」を呼びかけることは少ない。だが、化石燃料も駄目、電気自動車も駄目ということでは、**多数の国民一般のクルマ使用が困難になる時代は黙っていても近い将来に訪れそう**である。

地球温暖化による海面上昇または海水膨張は今回の巨大津波に対してもわずかながら“加勢”していた可能性はあり、福島原発事故も地球温暖化と無関係ではなかったことになる。また、その後に発生したアメリカの多数の大竜巻の発生により複数の原発が危機一髪であったが、それらの竜巻も地球温暖化によるものと考えられる。**地球温暖化は原発破壊までやりかねない**。放射能を怖がるならば地球温暖化も怖がるべしである。

“自然エネルギー”とて必ずしも環境にやさしいとは言えない側面があるだけでなく、天候にも左右されやすいし、自動車産業などの重工業重視の産業構造を支えるには日本の国土を太陽

光パネルや巨大な風力発電で埋め尽くすことになる。

現在は避難した福島の子どもたちが避難先の地元の子どもたちに忌避されるまでになっており、まことに由々しき問題であるが、**既に日本国中が放射性物質以外にも数多くの有害物質で満たされていることを決して忘れてはならない**であろう。

数年前まではあれほど騒がれたダイオキシン、食品添加物やPCBなど数十種類にも及ぶ環境ホルモン系物質、建設資材のアスベストなどのことはまるで忘れ去られたかのようであるが、その他農薬漬けの農産物、O－157などの病原菌やウィルスなどもとても怖い。**「緩慢毒殺物質」ともいうべき放射性物質**のことばかり焦点が当てられている間隙をぬうように、生牛肉による食中毒死亡事件が発生している。

もし、東京ドーム内の空調設備をすべてオフにしてグラウンド内で10台ほどのクルマを走行させたら、かなり早い時間のうちにドーム内の観客は息苦しさなど体調異変を感じることであろう。つまり排気ガス規制がかなり強化された現在でもクルマからは窒素酸化物や硫黄酸化物、粒子状物質などの有害物質が大量に排出されているのである。

しかし、放出された放射性物質についての説明と同様に、クルマから排気される有害物質も大気中では希釈され、「ただちに健康に影響を及ぼすものではない」ものとして見過ごされ続けてきた。学校グラウンドは放射性物質ばかりでなく、これらの有害物質で覆われている可能性も高いのだが、表土が除去されたという話は耳にしたことがない。

この度の超巨大津波を伴った大震災と原発事故は大量生産方式の重工業とクルマの常用に代表される国民の生活様式は共にエネルギーの浪費により人類全体に多大な災厄を招くものとして見直しを迫っている事象と考えたいが、人間の移動手段において**クルマから徒歩と自転車への転換**というなら、「ものづくり」においても**重厚長大の機械依存から「手作り」方式重視への転換**ということになるのであろうか。

（山形県山形市在住）

投稿　被災地とクルマと

梅沢　博

３月11日の東日本大震災では、当地も震度６弱の大揺れとなった。我が家は何事もなかったが、周辺では、屋根瓦の破損、ブロック塀や石塔の倒壊、図書館や工場の天井や壁の崩落といった被害があった。近隣市町村では、停電・断水が長期間にわたった。

宮城県にある細君の郷里は、津波で大きな被害を受けた。義両親、親戚は助かったものの、街中にある叔父の家は床下まで浸水し、自家用車が使えなくなった。海辺にある別の叔父の家は、波に飲まれて住めなくなり、現在は東京の被災者住宅で過ごしている。従妹が住む仙台では、停電と断水が長く続いた。オール電化住宅のため暖房が使えず、赤ん坊を抱えて苦労していたことを思うと胸が痛む。

親族がそのような状況にある中で、クルマに関して、いろいろと思うところがあった。考えがまとまらないので、箇条書きとなるが、記しておきたい。

・震災報道で宮城が大変なことになったと知り、すぐにも駆けつけたい気持ちになった。公共交通網はメチャクチャだから、移動手段はクルマしかない、と思った。

・翌日から徐々に、当地でもガソリン不足が始まった。近所のガソリンスタンドで聞いたところ、時刻は不定期ながら、毎日入荷するといっていた。ただ、客が殺到するため、すぐ売り切れてしまうと。普段より早め早めに給油する客が増え、品不足になっていたようだ。その後10日ほどで、行列しなくとも給油できるようになったと記憶している。

・その頃から、宮城行きを考え始めた。現地では、ライフラインは全滅し、配給と、品数が限られた買い物をして食事を賄っている。水を運ぶのがたいへんだ、とも聞いた。取り急ぎ水と食品、日用品を、仙台の従妹には紙オムツも届けてあげたい。早い時期に高速バスが通ったが、それでは荷物が運べない。やはりクルマか。しかし満タンで出かけても、片道分しかガソリンが持たない。ガソリン携行缶はとっくに品切れ。先方での給油は不可能。可能であったとしても現地の人たちが優先だ。……迷い、考えあぐねているうちに、1か月が経過した。やがて徐々にライフラインが回復し、買い物もできるようになったと聞いた。当方の諸々の事情もあって、けっきょく、現地へはまだ行っていない。

・海の近くに住む叔父の家族は、クルマで避難し、渋滞中に津波に追いつかれた。クルマを捨てて泳ぐようにして高台に逃れたという。クルマを使ったから逃げ遅れたのか、逆に、いくらかでも海から離れたから命拾いしたのか……。

・その叔父が、手続きのために石巻に戻った折に、細君の実家に泊まった。実家のクルマが生きていて、移動の足として使えたからだ。

・街中に住み、自家用車を失った叔父夫婦は、買い物やもろもろの用事をどうしているのか、今も気がかりだ。近所の生協は再開したそうだが、自転車では運べないような買い物や、遠方での用事もあるだろうに。

・当会のメーリングリストで、避難するクルマが途切れないため道路を横断できず、徒歩避難者が逃げ遅れたケースが多数あるのでは、という意見を目にした。そうした可能性を忘れてはいけないと心した。

・被災地では、無数の自家用車が津波で流され、その処分に苦慮している。クルマは、生活手段として不可欠であっても、使えなくなれば、容易には動かせない巨大な廃棄物と化す。

・当地でガソリンが不足していたころ、道路は空いていた。代わりに自転車で移動する人たちを、普段より多く見かけた。「その気になれば、クルマを控えることはできるじゃないか」と思った。(2011.5.10記)

(茨城県つくばみらい市在住)

投稿

空想的交通安全から科学的交通安全へ

二宮英治

1. 交通道徳はどこが間違っているか

ユダヤ教、モーセの十戒に「人を殺してはいけない」という規範がある。これは道徳である。これを逆にして「殺されてはいけない」という規範を作ったとしよう。これは道徳であろうか?

応えは否である。なぜなら人を殺すか殺さないかはその行為の主体者の意志に基づくが、誰かに殺されるかどうかは、殺される人の意志にではなく殺す側の意志によって決まるからである。だから「殺されてはいけない」は道徳的規範としては成り立たない。実践することが無理難題なのである。

しかし交通道徳では、これが道徳として位置づけられているのである。例えば「クルマに撥ねられないように、道路を歩くときは気をつけましょう」という呼びかけ。「道路を渡るときは左右をよく見て、クルマが来ていないか確認して渡りましょう」という交通道徳教育。だが歩行者がどんなに注意しても、クルマの側が不注意で歩道に突っ込んできたならば、歩行者側は為すすべが無い。

そもそも加害者であるクルマが注意すべきなのである。被害者である歩行者が加害者におもねる道理は無い。それにもかかわらず、歩行者にとって不利な規則を「道徳」という美称の下に教化することは、マインドコントロール以外の何物でもない。それは人間の主体的な判断を放棄させ、クルマに従属させるための思想教育と言っても過言ではない。

歩行者の安全確保は自動車側の義務であり、美徳ではない。

2. ヒューマンエラーという錯誤

通常、というか慣例的に、交通事故は運転手や歩行者のヒューマンエラー（人為的過失）によって発生すると考えられている。心理学と交通の関係を対象とした交通心理学という分野も存在する。しかしこうした考え方は、事故における責任の所在を運転者個人のレベルに限定することで、クルマ社会の制度的・根源的責任追及を回避しようとする態度に基づいている。

交通事故におけるヒューマンエラーは、自動車の操作に関して起こるものだけではない。交通法の整備において、道路建設の政策において、交通道徳的教育において、事故原因の探求において、ヒューマンエラーは起こっている。むしろこれらのほうが、事故の本質的な原因であると言える。

なぜなら、交通事故の当事者におけるヒューマンエラーがいくつかの偶然（例えば居眠りや飲酒や余所見など）によって引き起こされるのに対し、背後的要因であるヒューマンエラーは追及も改善もされることなく放置され、事故の前後に渡って存在し続けるからである。

事故の原因が運転者のヒューマンエラーにあるというのは間違いではない。しかしそれだけが原因だとするのは誤りである。当事者によるヒューマンエラーは事故が表象化・具現化する、最後のきっかけにすぎない。

3. 心理学的研究と交通安全政策の問題

交通事故を心理学的に研究した著作『交通事故はなぜなくならないか』（ワイルド著・芳賀潔訳、新曜社刊、2007年）によると、

> どの国民も、自分たちが享受しているモビリティの量や質と引き換えに、集団としての事故率を進んで受け入れているのである（291頁）

という。つまり国民はクルマの利便性と引き換えにある程度の犠牲を進んでクルマ社会へ捧げている、というのである。あくまで「集団として」であり、個人が自分のこととして事故を受け入れるわけではない（誰だって事故には遭いたくないからである）。言い換えれば、自分は事故に遭いたくないにも関わらずクルマの利便性を享受するために他人を犠牲として差し出しているのである。

ワイルドのこうした指摘は、日本の行政が交通安全という理想を真剣に実現させる意志が無いことを証明している。これを裏付ける実例は内閣府が作成する『交通安全基本計画』である（内閣府のサイト http://www8.cao.go.jp/koutu/index.html より）。

現在のところ第９次まで策定されているこの計画は、年間の交通事故死者数の目標を設定しており、第９次においては年間3000人の死者数を目標としている（いちおう事故をゼロにするのが理想であるとは謳ってあるが）。こうした計画は、あらかじめ事故の発生を予期し、事故によって死者が発生することを許容している。確かにこの点ではワイルドが指摘するように、国民は事故を進んで受け入れているのである。

『交通安全基本計画』は事故を減らそうとはしているが、決して無くそうとはしていない。事故を「減らす」ことと、事故を「無くす」ことは、似ているようで全く正反対のことである。なぜなら「事故を減らす」という姿勢は「事故を無くさない」と述べているのと同じことだからである。

4. 空想的交通安全から科学的交通安全へ

現在行われている交通安全政策は「交通事故が無くなればいいなぁ」と夢想する程度のものであって、それを実現するための現実的な施策を持たない。ゆえにその諦念から事故を許容してしまう。私はこうした姿勢を空想的交通安全と呼ぶ。

空想的交通安全の施策は、結果としての交通事故が起こらないことを目標とする。目先の結果だけを問題にし、根本的な原因を追求しないのである。そのため「事故の原因は運転者の不注意」「歩行者が飛び出したのが事故の原因」などと、個人レベルの責任追及で済ませてしまう。その結果、その後も同様の事故が後を絶たないことになる。現実的に交通事故を無くす手段を、科学的に交通安全を考えるならば、交通事故が起こる可能性を排除することが目標になる。

空想的な交通安全政策は冒頭で述べた交通道徳を用いて、運転者や歩行者といった主体に訴えかけて事故を防ごうとうする。しかしその場合、結果として事故が発生しなかったとしても偶然に依るものである。何か別の偶然が差し挟まれていたならば、やはり事故が起こっていたかもしれない。事故の原因や危険性が表面化しなかったというだけで、原因や危険性が皆無だったわけではない。たまたま今回は事故が起きなかったとしても、今後も同様に事故が起こらないとは限らないのである。それでは僥倖にすぎない。

これに対して科学的な交通安全政策は、事故が起こる根本的な原因に働きかけ、事故の原因を「解消」するようなものでなければならない。例えば交通に関する法律や道路の構造などを変化させることで、歩行者とクルマを完全に分離して交通事故の原因を解消するというような方法である。

そのようにして交通安全が実現したならば、もはや交通安全の実現を訴える必要は無い。交通安全という言葉は交通安全の実現とともに消滅せねばならない。熊の生息していない山に「熊に注意」という看板を立てる必要はないのである。

運転者個人の意思に依存した空想的な交通安全の実現方法は決して科学的な方法ではないし、功を奏すとも思えない。そして実際に奏していない。個人の意思に依存せず普遍的に交通事故の原因を解消すること、それこそが科学的な交通安全のアプローチなのである。

（愛媛県宇和島市在住）

投稿　「安全」運転?!

山田寛人

地域活動連絡係として一年を過ごしましたが、活動といえるようなことは何もできず心苦しい限りです。ただ、毎年１回、90分だけ、近くの大学でクルマ社会の弊害に関する講義をしています。そこで話してきた内容の一部を、クルマ社会に関する気になることばをキーワードにしたエッセイに仕立てて書いていきたいと思っています。それが終わったら、学生が書いてくれた感想文を整理して紹介してみようかとも考えています。第一回の今回は、非常に一般的に頻繁に使われる「安全運転」ということばについて。

1990年に湾岸戦争というのがあった。この時、マスコミの報道では「ピンポイント爆撃」ということばがよく使われていた。軍事施設をピンポイントで狙って攻撃するので、民間人などには被害が及ばないから安全だといってよく使っていたことばだ。要するに「安全爆撃」ということだ。確かに精密誘導爆撃を使って慎重に狙いを定めていたのだろうが、現実には多くの民間人を犠牲にした。当たり前のことだ。そもそも爆弾というものは危険なものだし、実際にも多くの人を殺してきた実績のあるものだからだ。

戦闘機による「安全爆撃」なんてとんでもない、形容矛盾もはなはだしいという人も、クルマを「安全運転」する、という言い方には矛盾を感じないかもしれない。しかし、人が歩いている道を、重さ１トンを超える鉄の塊を時速数十キロで走らせれば、生身の人間にぶつかったときにどのような結果が生じるかは、正常な判断能力のある人なら誰でもわかるはずだ。事実、日本国内だけでも年間7499人（厚生省統計2008年）が交通犯罪によって死亡、世界全体では年間120万人以上が死んでいるという。そういう危険な道具だということをわかった上でクルマを運転しているのだとすれば、「安全運転」などということばを使うことに躊躇する気持ちが出てきてもおかしくない。

法律では「未必の故意」という考え方がある。「未必の故意」とは、ある行為が必ずしも犯罪としての結果を生じさせると確信しているわけではないが、もしかしたら結果が生じるかもしれないと思いながら、その結果が生じてもかまわ

ないと思いつつ行為を行った場合をいう。実際の裁判でも、飲酒運転で死亡事故を起こした場合に、この未必の故意に準ずるという判断がくだされたことがあるそうだ。この考え方でいけば、飲酒運転はもちろん、信号無視などの交通規則違反、さらにはただ運転するだけの行為さえも未必の故意とみなせないことはない。

そうしてみると、「安全運転」ということばは形容矛盾もはなはだしいということになる。「戦闘機の安全爆撃」などと言えば誰もが違和感をもつだろうが(しかし湾岸戦争当時は「ピンポイント爆撃」ということばに多くの人が慣らされてしまっていた)、「クルマの安全運転」ということばは誰でも普通に使っている。

これだけ危険なクルマの運転という行為を多くの人が平気な顔をして行っているのには理由がある。事故を起こして人を死なせてしまった場合、運転者は刑事、民事、行政上の責任を負うことになる。しかし、その責任の重さは驚くほど軽い。刑事上の責任としては、よほどの過失がない限り実刑を受けることはない。翌日からも普通の生活が続けられることが多い。民事上の責任は主に賠償責任だが、これも任意保険に加入していればほとんど懐は痛まないですむ。行政上の責任としては免許の取り消しがあるが、これも一年あるいは数年後には再び取得可能である。これだけ守られているからこそ、危険このうえない運転という行為も安心してできるわけだ。

これがクルマ社会の現実だ。かくいう私自身も長年、トラックの運転をする仕事をしている。だからクルマを運転する人を批判する資格はない。しかし、少しでもマシな社会をつくりたいという気持ちは持っている。私は、仕事では運転していても、自家用車は持っていない。自家用車を手放すとまではいかなくても、使う頻度を減らすとか、自家用車を共有するとか、レンタカーやタクシーを利用するなど、少しでもマシなスタイルに移行することは個人の努力でもできるし、それ自体、小さな行為に見えても大きな意味があると思う。省エネやボランティアのような感覚で、クルマ依存生活を見直す人が増えていけば、よりマシな社会が少しずつ実現していくのではないかという小さな希望を私は持っている。

戦争に反対しても自衛隊員や軍需産業で働く人々を非難できないのと同じように、クルマ社会に反対しても運転の仕事をしている人々を非難することはできない。しかし、軍隊に依存しない社会、クルマに依存しない社会をつくることも必要だ。これは個人の力ではできないことだが、このクルマ社会を問い直す会が長年、取り組んでいる。私にはそれを応援することくらいしかできないが、今後とも末長く応援し続けていきたいと思う。

結局、私も、運転という危険な行為をおこなっていることや、「安全運転」が形容矛盾だということを自覚しつつ、それでも「安全運転」を心がけてトラックを運転しつつ、クルマ社会を問い直す会の年会費もおさめ続けている。人間の行為には矛盾や限界があるものだが、よりマシな社会を目指すことはやめないようにしたい。

（広島県広島市在住）

ガクアジサイ
（会員K・Tさんの絵）

投稿

「クルマ社会」を“問い直すこと”（2）

田中　牧

1.「クルマ社会」とは

当会の名前「クルマ社会を問い直す会」の“問い直すこと”について、前63号で、三者に、それぞれ次の３つの問いを発してみた。

①《全国23万人の民生・児童委員の方々へ》「交通事故死亡者の中で、歩行者(特に、高齢者・児童)の比率が異常に高いことをご存知ですか?」

②《市会議員、及び、その候補者の方々へ》「歩道橋の設置のような、目先の利益（解決策）を求め、大局的な損失(より大きな問題を生み出してしまうこと）をもたらす施策を進めていませんか?」

③《林　文子横浜市長へ》「横浜市の人口集中を抑止する政策を採るべきではないでしょうか?」

今回は、「クルマ社会」とは、どういう社会なのかを考えてみたい。

2.“会のめざすもの”に書かれた文言から

会報の表紙の号数表示の真下に“会のめざすもの”が書かれている。その文言からは、「クルマ社会」とは次のように言ってよい、と思う。

①人間の生命より、クルマという物、金銭、経済原則を優先する社会

②人間が道を歩行する際、過度な危険にさらされる社会

③排気ガスと騒音に満ちて生活することを当然と考える社会

④公共交通が廃れる社会

⑤足元を支える地球を破壊する社会

⑥子どもの遊び場がなくなる社会

3. かけるべきコストをかけない社会

上記①“人間の生命より、クルマという物、金銭、経済原則を優先する社会”について、当面の緊急課題に関連させるなら、“かけるべきコストをかけない社会”ということになるであろう。

2003年、浜岡原発を巡って周辺住民らが中部電力に対し運転差し止めを求めて静岡地裁に提訴した裁判で、2007年10月、「耐震安全性が確保されており､具体的な危険性は認められない」として住民らの訴えを退ける判決が言い渡され､現在、東京高裁で審理が続いている。一審で、現原子力安全委員長・斑目春樹が証人出廷し、非常用発電機などの重要機器が同時に機能喪失することまで想定していない理由について､「割り切った考え。すべてを考慮すると設計ができなくなる」と述べた(５月７日付『読売新聞』朝刊要旨)ことは、かけるべきコストをかけずに目先の利益を追求する極みではないか。

現在、ボルボとスバルを除いては、歩行者衝突回避装置を装着したクルマは市販されていないが、たかだか10万円の装置を標準装備しようとしない、自動車会社の方針も、その経営陣の割り切りなのであろう。電力会社も自動車会社もかけるべきコストをかけないことで、目先の利益を実現し、大局的な損失をもたらす社会ということではないのか。

自動車会社に歩行者衝突回避装置の標準装備化を求めることと電力会社に原発の段階的廃止を求めることは、人の安全性を追求するという点で、共通だ。クルマの安全性を問い直すことと原発の安全性を問い直すこととは同義である、と言ってもよい、と3・11福島原発事故を通し、感じた次第である。

（神奈川県横浜市南区在住）

投稿　つくばの街から　その1

田中英則

つくばにおけるカーフリー活動の話を書きます。

タイトルで、「街」と書いてしまいましたが、実は現状に合っていません。街ではない地域も多いからです。ここで書きたいことの一つは、東京のような大都市と「つくば」のような地方の田舎の地域は、いくつもの違った問題を持っているということです。東京のことや欧米の事例も限定的にしか役に立ちません。それぞれの田舎の地域は、それぞれ固有の条件に合った固有の解決策を導き出さなければなりません。そういう事も我々が活動から得た結論の一つです。

今回はバスの問題を書きます。バスの問題は、つくば市という一地方自治体では、解決できません。我々の考えは、県南地域の自治体が共同して解決すべきだという考えです。コミュニティーバスの運行の効率化、利便性の向上は、市町村の境界線をまたげないことにより阻害されています。

また、これらのバス運行をどのようなバス会社に委託するかという問題も重要です。田舎では、バス会社が一社しかないということで、競争原理が働かないという問題もあります。公共セクターがバス運行に補助金を出すことは、必須の条件です。しかし、補助金をどのように支払うのか、ある特定のバス会社にだけ支払うのか。経営がガラス張りであれば良いのですが、果たして信用できるのか、という問題があります。理想的には、市民がNPOを作り、自分たちでバス会社を経営する考えです。我々は、こういうビジョンを持っています。

バスの乗客を増やすのは、極めて難しい問題です。我々は、自主的に市民へのアンケート調査を行いました。バスを利用したいという意見が少ないわけではありませんが、現実に利用できないという実態です。意見として多いのは、「バスの運行本数を増やして欲しい」という意見ですが、この意見が本当に正しい意見でしょうか。本当に本数を増やしたら乗客数が増えるか疑問です。おそらく本数を増やしても、利用者数は１割か２割増えるだけだと思います。もっと、利用者を増やすような考えが必要です。

本質的な問題は、バスに比べて、マイカーがあまりにも便利だという現実です。「マイカーを不便にしなければ、公共交通の利用者は増えない」というのが、我々の結論です。

次回は、そのあたりの話を中心に書きます。

（茨城県つくば市在住）

投稿　クルマ社会あれこれ

木村孝子

●古本屋さんの店じまい

人口８万人の我が市の玄関は、JR常磐線・佐貫駅です。１日の平均乗降客数はおよそ３万人。上野駅まで普通車で約50分。JR駅前ということを頼りに駅前の新装ビルに古本屋さんが入ったのは2009年４月のこと。駅前に長い間本屋さんなどもつことのなかった我が町。“文化のかおり”が運ばれてきたと喜んだのは私１人ではありませんでした。余談ですが、我が家に眠っていた美術全集を「開店のお祝いに」と提供するほどの入れこみよう。店長さんと懇談する機会もしばしばありました。

わずか数か月で、店長さんの顔がくもりはじめました。「お客が少ない、家賃が高い」と。そして続けていわく、「この町は典型的なクルマ社会だね。駅前を人が歩いていない。乗降客はほとんどクルマ利用者」。私は知り合いの市会議員さんに相談したりしましたが、力足らずで、とうとう2010年10月、わずか１年半で店じまいとなってしまいました。「文化のかおり」をもってせっかく我が町に来てくれた古本屋さんに、申し訳ない気持ちでいっぱいです。

●大地震とクルマ社会

3・11、世にも恐ろしい大地震でした。東北地方をはじめ被災された方々に心からお見舞い申し上げます。そして、復興に向けて全国民が心をひとつにして協力していかねばならないときだと思います。私のみえる狭い世界からですが、思うことを以下したためます。

・ガソリン不足

ガソリン不足が報じられました。被災地への救援物資がガソリン不足のために滞ったのなら、事態は深刻です。東北への思いをのせたクルマでなければ道を走ることを制限すべきでした。ガソリンスタンドとは全く縁のない私ですが、クルマが行列をなしているというガソリンスタンドの風景が見たくて、3月20日、市内で一番大きいスタンドへ出向きました。給油を待つクルマの長い列。セルフサービスの給油設備が12基並んでいて、交通整理の青年が旗を振って忙しそう。新聞記者でもない私が「なんの用事で?」と利用者に聞く権利もなく、「今の緊急時、個人的な目的でクルマを走らせるのはやめましょう」と心の中で叫んでいました。

・外出はクルマで?

帰ってからテレビをつけたら、福島原発からの放射能漏れについて報じていました。原発より何キロ以内は避難を。放射能から逃れなくてはならないことへの不安と恐怖。避難を余儀なくされた人々のことを思うと、言葉もありません。テレビは報じ続けました。「放射能から逃れるには、なるべく外出を控える、やむを得ない外出には、マスク、帽子、長袖、手袋……の着用。外出はできるだけクルマで」。

私たちの会は、できるだけクルマを利用しない、外出は徒歩・自転車・公共交通でと訴えています。「放射能の恐怖＝外出はできるだけクルマで」という現実。原発の安全神話にも、今私たちは声をあげるべきときではないでしょうか。

・なかよしサイクルさんと話しました

我が家から近い自転車屋さん。創業45年。我が家の自転車もお世話になり、親しくしています。3月11～18日、常磐線不通(取手━仙台間)、そしてガソリン不足。自転車利用者が急増。新車も売れ、古い自転車を引っ張り出して修理して使う人も目立ちました。「これからも石油資源を大切に、自転車利用生活を推進していきましょう」と、なかよしサイクルさんと話し合い、盛り上がりました。

●第17回総会ありがとうございました

数百名の会員のうち20名ほどの参加の総会でしたが、この会は全国版であり、全国津々浦々から参加されました。ごくろうさまでした。大震災直後の今、エネルギー政策を見直そう、そのためにクルマ社会を考え直そう、自転車道路は、地域の活動は、会のアピールの仕方は、国土交通省へのアピールの仕方は、などなど活発な意見交換がなされました。ご欠席の方、来年はご都合をつけてぜひご参加くださいませ。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿

公共交通費用低価格化

井上恵弘

憲法25条を前提にし、少しでも環境負荷の少ない社会にする為
セーフティネットを機能させ再挑戦する気持ちを維持させる為
所得の再配分として
公共交通を充実させる手段として
一般の車の利用を抑える事による物流コストの低下やインフラ維持の為の支出削減の為

様々な理由から公共交通費の一定割合を税収で支払うことは、今日の社会では必要なことだと考える。

今日の日本社会で数十キロ以上を自由に移動出来ることは、生活する上で格段に重要な要素となっている。この自由が無いと生活が成り立たないと言っても過言ではない場合が出てきている。同一地域内で他の手段と比べた移動手段として、現在の公共交通は、コスト面を除けばおおかたに於いては最も公平と言ってよいと思う。同時に現状では平均的な生活をする上で環境負荷も最も少ないと考える。

多くの生態系を破壊し欲望の赴くまま発達したと言ってもよい車社会は、車や公共交通が使えることを前提にした社会へと突き進んでいる。車が必需品とも言えるようになる中、公共交通もまともに利用出来無くなった場合の対策は、無いに等しい。更には一度つまずき公共交通さえ自由に使えなくなると、どんどん不利な立場に陥りやすい社会となり、万が一の失敗も出来ないという風潮を作る一因にもなっていると思えてならない。

現状では少なくとも公共交通は誰もが利用可能なものでなくてはならず、そうでなければ社会生活を送る上で最低限の公平性も保障されなくなったと言えるのではないだろうか。

その為には、公共交通の費用は、利用者から見て他のものに比べて明らかに低コストでなくてはならないと考える。また、環境負荷の問題から所得が十分有る者でも車より公共交通を使う事に利点を感じさせる状況は重要と考える。

富の再配分としても公共交通の費用は、利用者負担を例えば１割程度にし、後は税収で割り振ってでも低価格化すべきだと考える。サイエンスカフェや学習会的なものなど様々な機会も増えたが、これらを活用するにも交通費が非常に大きな割合を占めてしまう。現状の低所得者にとって、何かをしようとすると交通費を支給して貰う必要が出てしまう状況が増えた。すると敗北感は増すだろう。これではチャンスが有っても活用出来ない。

車社会を前提とする社会では、様々な理由から車を利用出来ない人は、著しく不利な立場に立たされる場合が非常に多くなっている。富める者はますます富み、貧しき者は更に貧しくなることを後押しする結果となっている。

車を持てない収入の人にとって、公共交通の費用も当然簡単に払える金額でなくなっている。何人かのアルバイト生活をする中年程度の人と話をしたが、大抵、公共交通の費用が払えないからと休日は部屋に引きこもると言う。

街に出ると誰もが自由に行きたいところに行っていると感じる。そんな中で自分一人歩いて行ける範囲の世界から出られないと感じると、世間から村八分にされている思いになっても不思議ではない。虐めの中でも精神的に非常に追いつめられる仕打ちを体験することになる。日本的精神文化では著しい負担となる。近年の事件にこの辺りの心理状況も伺える気がする。

都心の一部の若者では車離れが言われるが、いつでも車を買えると言う余裕のある人が中心のようだ。特に低所得者にとって、まだまだ車は成功の証であり、何としてでも手に入れたい憧れは変わっていないと思える。

よく公共交通の費用と車を利用した場合の経

費の比較をあちこちで見かける。この場合、購入や維持費等も含めて計算される。昔、私も似たような事を言った事があるが、大抵の人はそのような見方はしない。平均的な人は付加価値も含めた意味でどちらが高いかを考えているだろう。

ドアからドアと言う事が可能
移動も出来る自分の部屋
快適な移動するプライベート空間
荷物なども大量に運べる
親などの介護で必要
かなり気ままに好き勝手に行動出来る
自分に合った環境を作り出せる
良いものを安く手に入れる為には車が必需品となる町の構成
千円高速で車中泊なども流行りだしている様だ

大半の人は非常に多くの付加価値を感じている。あくまでも車は欲しいものである。車を必要なものだと考える人にとっての交通費は、目的地に行くためのガソリン代や高速料金と駐車料金などのみであり、多くの人はどれほど説得しても車の購入費や維持費を含めて考える事は無い。交通費とは別物として扱う。しかも自分の都合に合わせて家族で行く場合を想定し、頭割りして交通費を計算したがる。

低所得者から見ても同じであり、低所得となると移動するために高い交通費を出さなくてはならないという割高感になる。とくに今日の低所得者の多くは、車の利用が当たり前の中で育って来ている。最近流行の負け組という感覚に陥ると交通費は大きな壁と感じる。同時に一度転落すると全ての事で足を引っ張られる感覚や孤立感に襲われることも多い。ごく些細なことをするにしても交通費の問題にぶち当たる感覚に陥る。車さえあればと思いながら明確な自覚の無い中で繰り返され、気が付くとどんなにあがいても無駄だという気持ちに成っている。多くの人からやる気を奪う大きな要因の一つとなっていると思える。

いったんやる気を失うと、出来ない理由などを探すことに躍起となり、通常の助言は聞く耳を持たない。ごく些細なことも試してみることもしなくなる場合が多々ある。

やる気を失った者に生活費を支給しても、財政負担が増加するだけの結果にしかならない。あげくは、支給されることが当たり前になり、ますます努力が馬鹿らしくなってしまう。生活費の支給は極力少なくすべきで、基本的な生活では少ない支出で工夫すればより大きな利益が出るという環境作りが必要だ。些細な自己実現や成功体験を重ねられる事は重要だと考える。食品などは、比較的広い移動と工夫さえあれば相当低価格に出来るし、生物としての欲望が強いので気力を無くすことはまれな事が多い。しかし移動に関しては直ちに適応することは困難な場合が多い。
生活保護費が低収入者より多いという問題改善にもなりそうだ。生活保護費を下げて公共交通費を格安にする事で改善の糸口となると考える。自己努力で、より低い収入でも余裕が出てくる工夫が可能な環境に近づくと考える。努力して動く人には、実質的に生活に余裕が出る可能性が大きい。

人の感覚として一度入り込んだ思考からは個人の努力で簡単に抜け出すことは非常に困難で有る為、どう感じるかで対応を考えるべきだと考える。

考えようによっては、今日の社会では、長距離も含めた移動の自由を保障する事は、衣食住よりも重要と言ってしまって良いほど重要な要素になっていると考える。
公共交通費が今の１割程度になり圧倒的な利点が有れば、長距離移動で時間がかかったり乗り継ぎの悪さその他が有ったとしても、むしろそれを活用した工夫なども生まれると考える。利用者が増加すれば、地方での公共交通も順次充実する。体験を重ねることで人の意識は変化し物事の見方も変わってくると考える。生物学的な特質にも合っていると思える。ましな循環が

生まれるきっかけになる可能性は高いと想像する。

公共交通がより充実すれば、更に様々な社会問題となっている内容の改善にも繋がっていくだろう。日本の場合は、物流コストにしても一般車を減らす方が効果的だと考える。

震災被災者で社会復帰出来無い人が多数増えると予想されることもあり、早急に公共交通費の利用者負担を減らすべきだと考える。

それには財源の問題や都心部で鉄道利用者の増大などの新たな問題が出てくるだろうが、実際にやってみないと確実に言えない部分も多々あるとは思う。しかし非常に困難な問題も含むとしても、個人的には、それぞれに対して色々な対処が有ると考えている。現状では、社会的な合意を得ることが最も解決困難な問題だと思う。

技術的には近い内に可能になりそうな範囲のこと、そして実現させるべき事で有るなら、社会的合意や財源などの問題で無理だと諦めてはならないことだと考える。実現させるべき事に対して社会的な問題点はどこまでも解決策を探り続けるべき対象で、実現出来ない理由にしてはならないと考える。必要なことに対しては、無駄に見えても実現に向けて行動し続けることは大切だと考える。

（奈良県奈良市在住）

投稿 クレーン車による小学生６人死亡事件と免許制度

足立礼子

今年４月18日の朝、栃木県鹿沼市で、登校中の小学生の列にクレーン車が突っ込み、６人の児童が亡くなるという、痛ましい事件が起きました。クレーン車を運転していた26歳の男性は、事故の発生時、持病のてんかんの薬を飲み忘れたために発作を起こして意識を失ったと報じられています。その後の新聞などの報道で次のようなことがわかりました。

• 加害者はもともとてんかんの持病があった。しかしそれを隠して運転免許を取得している。2009年にはクレーン車も運転できる大型特殊免許を取得している。

• 加害者は３年前の朝にも児童をはねて重傷を負わせる交通事件を起こしている。その際、てんかんの疑いがあることが発覚したが、県警が加害者や家族に病気の有無を尋ねても否定されたので、県警は供述に基づいて居眠り運転として捜査・起訴した。判決も居眠り運転と認定した（判決は禁錮１年４か月、執行猶予４年）。

• この事故の際、加害者の母親は加害者の仕事先に、てんかん持病のことを告げたという。

• このほかにも、加害者はここ８年間で６～７件の物損事故も起こしている。

てんかんの持病があると、かつては運転免許は取得できなかったのですが、2002年の道路交通法改正で４つの条件（過去５年間に発作がなく今後もその恐れがない、などの医師の診断書がある、等）を満たせば取得できるようになりました。

しかし、病気の有無は「自己申告」によるもので、免許の取得時も更新時も医師の診断書は必要としないのです。しかも、てんかんの持病を隠して取得しても刑事罰にはならないということです。また、道交法改正時に、日本てんかん学会は「大型免許や２種免許に対する適性はない」という見解を出したそうですが、道交法には反映されていません。

以上のことから見えてきたのは、次のような現実です。

★どんなてんかん患者であれ、申告しなければ私的な運転はもちろん職業運転手にもなれる。申告しなくても刑事罰には問われない。

★交通事故を起こした際にてんかんの疑いが判明しても、本人が否定すればそれで通る。医師

の診断書提出も求められない。
★職業運転手を雇用する側も、てんかんの持病があると知っても重視しない(おそらく、それについて警察から監督指導されることがないため)。

自動車は走る凶器ともいわれ、一瞬のミスで人を死傷させる危険物ともなります。「運転免許」は人の命を左右する重みを背負ったものであるのに、このような安易な交付や運用をされていてよいものか。これではいくら信号や歩道を作り、交通安全ルールを唱えても、理不尽な事故は防げません。今回の事故は、予知・予防できうる危険に対する対策に目をつぶって運転免許証を交付し続けてきた公安委員会、てんかんという危険要素を把握しながらも放置した警察の責任こそ、問われるべきであると思います。

ことはてんかんに限りません。現在、高齢ドライバーの免許更新時に認知症テストが義務化されていますが、テスト結果にやや問題があったり実技運転で混乱が見られたりしても、「大目に見る」風潮があると聞きます。今の免許制度は、安全確保のブレーキとしてより、免許保有者増産のアクセルのために存在しているかのようです。

今回のような事故を防ぐには、免許取得時・更新時に、一定の健康診断書提出(健康診断の内容は、運転に影響しやすい病気と関わるものを医師中心の検討会で決める)を義務づけるべきではないかと思います。素人考えですが、てんかんは脳波検査などでわかる可能性があるのではないでしょうか。また、認知症も若年性が増えていますから問診テストや時計描画テストを必須項目とし、麻薬類の常習やアルコール依存症の検査もぜひ加えてほしいものです。てんかんのように条件付で運転を認めてよい病気の場合は、その申告と医師の診断書提出を義務化し、それをしていないことが発覚した場合は免許停止とするなどの対策が必要だと思います(現在、申告は義務とされているが、申告しなかった場合の刑罰がないので強制力が弱い)。

このような提案をすると、経費がかかる、プライバシーの侵害、差別、等々の反論が出そうですが、人命保護とどちらが大事か。飛行機のパイロットや電車の運転士は運営会社の下で健康診断を受け、運転時も複数の目の管理下におかれていますが、車のドライバーの大半は健康管理も本人任せで自在に乗り回せる──この決定的な違いが、事故頻発の原因の１つともなっています。免許取得後はほとんど「無管理」状態になるからこそ、免許交付時のチェックは厳しくあるべきと考えます。

同時に必要なのは、クルマ依存社会からの方向転換です。今のように免許制度が甘いのは、「クルマは生活にも就職にも必需品」という社会一般の認識が背景にあります。その「必需品認識」のもと、免許制度ばかりか事故を起こした際の刑罰も過去の法改正で驚くほど軽くなり、一方で自動車道は着々と整備され、公共交通はすたれ……むしろ「必需品認識」を作り出す方向に社会は動いてきました。

しかし、安全は二の次にしてマイカーに頼る社会は健全なのか。免許とクルマがないと満足に移動もできず、就職の制約も受ける社会は、病気や障がいのある人、高齢者、未成年者、経済的に逼迫した人、車を運転したくない人に不自由と差別を強いる社会でもあります。

国や自治体は、憲法のもと、だれもが生活に不自由のない程度に、経済的負担も少なく移動できる交通手段(電車やバス、コミュニティタクシーなど)を提供する責務があるはずです。また、仕事でクルマを運転させる雇用者は、運転者の運転技能、適性、健康管理について重い責任を負う法制度作りも必要に思います。「運転免許」は安易に交付され安易に使用されるべきものではない、という当たり前のことを前提とした社会になれば、痛ましい事故もだいぶ減るのではないでしょうか。

(東京都三鷹市在住)

■ 調査報告寄稿 ■

交通事故防止技術

杉田正明
（代表）

1. はじめに

クルマがもたらす迷惑・被害に対しては、その迷惑・被害の発生を抑制するように①規制し、それでも尚残る迷惑・被害に対しては相当金額を②課税し、その税をもとに迷惑・被害を被る人に③補償する政策（あるいはその代替策）を講じるべきと考える。

クルマがもたらす大いなる迷惑・被害の一つに交通事故がある。この交通事故を防止するために、自動車排ガス汚染に対してなされてきたような技術的な諸規制（不十分であるが）がなされるべきと考える。交通事故防止に直結する技術について、現在どのような状況にあるか、概観する。

2.飲酒運転防止

(1)国内の状況

アルコール・インターロック装置（エンジン始動時に、ドライバーの呼気中のアルコール濃度を計測し、規定値を超える場合に始動できなくする装置）について、国土交通省・警察庁・経済産業省・自動車工業会などが検討してきた。

その中で、国土交通省は、2007年12月に同装置の技術指針案をとりまとめた。しかし、2011年１月現在、案はまだ正式な指針になっていない。

内閣府は、常習飲酒運転者の飲酒行動の抑止に関する調査を行い、2010年３月に報告書を出した。その中で、「使用者への負担が大きいことや信頼性等について、装置に係る課題も明らかとなった。このため、現状の装置を前提とした場合には、個人又は企業における自主的な活用を促進することが適当であると考えられる。」とコメントし、常習飲酒運転者への装置装備義務づけの方向については消極的である。

国土交通省は、2010年４月に、「2011年４月から事業用自動車について点呼時にアルコール検知器の使用を義務づける」ことを公布した。

(2)海外の状況

一般の自家用車両すべてにまで装置装備を義務化している国はない。

アメリカでは、飲酒運転違反者に対して、全米50州のうち、47州において、自動車を運転する場合に当該自動車へのインターロックの装着を義務づける等、何らかの形で、飲酒運転違反者に対するアルコール・インターロック装置を用いたプログラムが導入（又は導入が決定）されているとのことである。

オーストラリアでは、飲酒運転違反者に対して、少なくとも、ヴィクトリア州、ニュー・サウス・ウェールズ州、西オーストラリア州において導入されており、ヴィクトリア州においては、すべての飲酒運転違反者に義務づけがなされているとのことである。

オランダでは、2011年５月より飲酒運転で逮捕されたドライバーの一部に対してアルコール・インターロック装置の義務づけを実施すると発表されたとのことである。

(3)技術の状況

現在市販されている呼気吹き込み式のアルコール・インターロック装置は、価格が７万円～25万円程度である。

呼気からのアルコール検知方式として、半導体式、電気化学式などがある。（手のひらの汗や臭気センサーによりアルコールを検知する方式も研究されている。）

現在の所、呼気吹き込み式では、自動車のライフサイクルをカバーできるだけの耐久性を持った装置は存在していない模様である。

呼気吹き込み式では、性能維持のための、６ヶ月ないし12ヶ月の間隔でメンテナンスを行うことが必要とされている。

呼気吹き込み式の場合、計測者の成りすまし

を防ぐ仕組みが必要である。運送業の管理者向けには、顔画像の写真を撮り管理者に送信する仕組みなどが開発されているが、一般者・車向けには有力な方法が提供されていないようである。

(4)課題

メンテナンスフリーで、成りすまし・不正を許さない技術の開発が必要となっている。

呼気吹き込み式の場合、検査後にドライバーが飲酒する・あるいは入れ替わるのを防ぐためには、一定時間ごとに再検査する必要がある。

呼気吹き込み式でなく、臭気センサーをドライバーの周りに配置して、常時監視するシステムが可能とのヒアリング結果を得ており、期待される。

装置をすべての車に義務化し取り付けることが望ましいが、飲酒運転違反者の車に義務化し取り付けることからスタートさせることも考えられる。

3. 制限速度遵守

(1)国内の状況

2003年9月から、貨物自動車(車両総重畳8トン以上又は最大積載量5トン以上の貨物自動車)を対象に、速度抑制装置の装備が義務付けられた。これは道路の各場所における制限速度に合わせるものではなく、どの場所であれ90km/h以上の速度を出せなくする装置である。

小栗幸夫氏が、環境に応じて最高速度を制御しそれを外部表示する仕組みを持つ車をソフトカーと呼び、普及を提唱してきた。

内閣府が「最高速度違反による交通事故対策検討会」を組織して検討し、2010年3月に中間報告書案を公表した。その中で、「最高速度規制を遵守させるための対策として広く効果が見込まれるものとしては、……ISA(引用者注:Intelligent Speed Adaptation、直訳すれば知的速度順応、いわば自動速度遵守)が考えられる。ISAについては、我が国を始め諸外国において技術開発が進められているところであり、その技術開発の動向や諸外国における技術基準の調和の状況を把握し、導入の可否について検討することが必要である。」とコメントした。

(2)海外の状況

ヨーロッパでは、次の国々でISAのフィールド実験が行われてきた。すなわち、スエーデン、フィンランド、デンマーク、ドイツ、オランダ、ベルギー、フランス、スペイン、イギリス、オーストリア、ハンガリーの国々である。

オーストラリアのビクトリア州、ニューサウスウエールズ州、西アーストラリア州等でISAの試験運用を検討している、あるいは実テストをするとの報道があった(2008年、2009年)。

(3)技術の状況

制限速度情報を認識するには、大きくは3つの方法がある。1つは、GPS等でクルマの現在位置を把握し、別個用意した速度地図データベースに照らし合わせて、その地点の規制速度を把握する方式である。1つは、沿道の標識に取り付けた送信装置から規制速度情報を受信・入手する方式である。もう1つは、車載カメラで沿道の規制速度標識を読み取り、規制速度を把握する方式である。

第3の方式については、ドイツのシーメンス社やオペル社、コンチネンタル社が開発したと発表している。

第1の方式のコストは、オーストラリアでの報道からすると、6〜20万円程度である。

フィールド実験されているのは主に第1の方式である。

一般的には速度の制御は3段階で行われ、第1段階では速度制限を超えたところで警報音を出す。第2段階ではエンジンの出力を抑えるが、システムを調整または無効にすることができる。第3段階ではシステムのスイッチを切ることも調整することもできなくし、出力をカットする。

(4)課題

速度地図データベースについては常に最新の情報にする仕組みが必要である。

GPS電波を受信できない場合(トンネル内、高層ビルの谷間・陰、高架道路下、高圧電線など

近くに磁気を発生するものがある場所など）で、それがある時間続く場合においても、走行位置を必要な精度で把握出来るようにする必要がある。

装置をすべての車に義務化し取り付けることが望ましいが、速度違反者の車に義務化し取り付けることからスタートさせることも考えられる。

（補）一時停止遵守

速度地図データベースに、一時停止場所のデータベースを付け加え、その情報を基に、一時停止を遵守させるシステムを構築できる。

4. 信号遵守

（1）国内の状況

ドライバーに信号を遵守させることについて、行政側の組織的な検討がなされたとの報道はない。

ITSの取り組みの中に、「インフラ協調による信号見落としに対する警報・停止支援システム」がある。

このシステムについて、日産やトヨタが検証実験を行った。

（2）技術の状況

信号情報を認識するには、大きくは２つの方法がある。１つは、信号機に取り付けた送信装置から信号情報を発信しそれ取得する方式、もしくは信号機手前に設置された信号機と連動する発信器から信号情報を取得する方式である。もう一つは、車載カメラにより、信号機の信号情報を読み取る方式である。

日産やトヨタが行った実験は、第１の方式のうち、信号機手前に設置した発信器（この場合光ビーコン）から信号情報を受け取る方式である。

ドイツのアウディ社は車載コンピュータと信号機を通信させるシステムを開発している。

カメラで信号機の信号を読み取る方式について、システムを開発したとの情報は検索できていない。

（3）課題

２つの方法のうち、第２の方式については、研究段階で実用レベルに達していない可能性が高い。第１の方法については、技術的な隘路は無いのではないか。

この技術については関心が低い。信号無視をなくすことによる交通事故削減の効果を確認し、取り組みの重要性を訴える必要がある。

5. 衝突防止

（1）国内の状況

2002年12月に前方障害物衝突軽減制動装置の実用化指針が策定された。

2005年12月に被害軽減ブレーキの実用化指針について改訂版が策定された（ただし大型車を除くもの）。

同2005年12月に大型車用被害軽減ブレーキの実用化指針が策定された。

これらの技術指針の下に、対歩行者向け被害軽減ブレーキとしては、トヨタがレクサスに搭載するものを発売した。

2009年に技術指針が見直され、それまで「運転者の過信を招く」などの理由で認められなかった自動ブレーキで停止する機能は、一定速度以下の場合などに認められた。

対歩行者衝突防止機能を装備する動きとしては、これに基づき富士重工業がレガシーに搭載するものを「ぶつからないクルマ」と広報して2010年５月から発売している。

またボルボが日本で2011年３月からボルボS60に搭載するもの（歩行者検知機能付フル自動ブレーキシステム）を発売すると広報している。

2010年10月から、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の下に技術安全ワーキンググループが組織され、その中で審議事項の１つとして「実用化が進む予防安全技術の普及促進」が掲げられ、現在審議中である。

（2）海外の状況

先進緊急ブレーキシステム（AEBS：Advanced Emergency Braking System）について、大型車を対象に、自動車基準調和世界フォーラム

（WP29）において国際基準の策定が行われており、2011年を目標に策定が進んでいる。ただし、歩行者・自転車との衝突防止よりも自動車との衝突防止がターゲットとされているようである。

欧州では、AEBSおよび車線逸脱警報システム（Lane Departure Warning Systems：LDWS）が交通事故の死亡者および負傷者の減少に大きく寄与する調査結果があることから、AEBS・LDWSを2013年から大型車に義務付けることを検討しており、基準策定の活動が開始されている。

（3）技術の状況

前方に物体が存在することを認識するには、電波、ミリ波、レーザーなど電磁波を前方に照射して、その反射を調べて検知するレーダー方式、カメラで画像を解析して検知する方式がある。

人間・歩行者であることを認識するには、現在のところカメラによる画像解析方式が必要である。

トヨタがレクサスに搭載しているのは、ステレオカメラとミリ波レーダーである。

富士重工業がレガシーに搭載しているのは、ステレオカメラのみである。

ボルボが今年３月に日本で発売を予定しているボルボS60に搭載するのは、カメラとミリ波レーダーである。

富士重工業は速度差が30km/h以内ならば、基本的には衝突を回避できると言っている。

ボルボは速度差が35km/h以内ならば、基本的に衝突を回避できると言っている。

富士重工業の場合、①衝突する2.8秒前に１回目の警報を鳴らし、②衝突する２秒前に２回目の警報をならし一時ブレーキを掛け、③衝突する1.2秒前にフルブレーキを掛けるシステムとしている。

前に障害物がある場合、止まるだけである。ステアリング操作（でよけること）は、国が認めていない。

富士重工業の場合、カメラで見ているのは、前方左右25度の範囲である。

（4）課題

カメラで見ていないところから突然出てきた場合、カメラで認識してから情報解析するまでに若干時間がかかる。車は一定の速度で動いており、認識が間に合わない、あるいは認識できても制動・ブレーキが間に合わない可能性がある。

雨の場合、ワイパーが間に入るので、若干認識するスピードが遅れることがある。

間に合うか否かについては、認識時間以外に車の制動距離の問題がある。制動距離は車の重量にもよる。トラックと軽自動車では当然異なる。路面状況にもよる。砂塵が多かったり、雨・雪だと制動距離が伸びる。

トヨタ、富士重工業、ボルボのいずれの社も、特定の車種についてのみ衝突防止装置を販売している（予定を含む）。すべての車種にこれを用意すべきと考えるが、車種によるエンジン、ブレーキ、トランスミッション、重量等々の違いに対応して、制御のプログラムをそれぞれ整備しなくてはならない。

6. 製造物責任

（1）期待した機能が発揮されないケース

機械装置に依拠して交通事故防止を図る場合、期待されていたとおりに機能しない場合がある。

ハード面で、部品が劣化して機能しない場合がある。劣化は通常の使用条件の下で自然的に劣化する場合もあれば、想定外の環境下での強いインパクトにより劣化する場合もある。

ソフト面で、単純なプログラムミスにより機能しない場合もあれば、プログラム時に想定した以外の状況が発生したために機能しない場合もある。

これらの事態は、車輌側のハード・ソフトで起きる場合だけでなく、システムが外部インフラを利用する場合、外部インフラ側のハード・ソフトでも起きる場合がある。GPS衛星、速度地図データベース、信号機、通信環境の側の故障もあり得る。

（2）製造物責任法（PL法）

製造物責任法は、製品の欠陥によって生命、身体又は財産に損害を被ったことを証明した場合

に、被害者は製造会社などに対して損害賠償を求めることができる法律である。メーカーの過失の有無にかかわらず、製品に欠陥があったことを証明すればよいとするものである。ここで欠陥は、通常有すべき安全性を欠いていることとされている。

欠陥判断に際しては、表示や取扱説明書中に,設計や製造によって完全に除去できないような危険について、それによる事故を回避するための指示や警告が適切に示されているかどうかも考慮される。また、常識では考えられないような誤使用(異常な使用)によって事故が生じた場合には製品に欠陥は無かったと判断されることもある。

メーカーが製品を引き渡してから10年を経過した時は、損害賠償の請求権は消滅することになっている。

製品引渡時における科学または技術に関する知見によっては欠陥の認識ができなかったことを製造者等が証明すれば免責されることにもなっている。

メーカーは、機械装置が期待したとおり働かず、生命、身体又は財産に損害を与える事態が生じた場合、上記条件の下で、基本的に賠償責任を負うことになっている。従ってメーカーは、市場に投入する前に、安全性についての十分な検証作業を行うことが求められる環境におかれている。

7. リスク・ホメオスタシス

(1)リスク・ホメオスタシスとは

ホメオスタシス(homeostasis)とは、同一の状態・恒常性を保つことの意味であり、もともと生体が外的および内的環境の変化を受けても、生理状態などを常に一定範囲内に調整し、恒常性を保つことを指して使われた。

リスク・ホメオスタシスは、リスクについての恒常性ということであり、リスクを下げると、それに応じた適応が行われ、リスクが上がり、結果的に期待したほど下がらない現象を言う。

各種交通事故防止技術の導入により、ドライバーがその存在を前提に運転し、負荷負担感・緊張感を下げて運転するようになり、逆に危険な運転を行ってしまったり、緊急対応を要する場合にその対応が遅れてしまったり、あるいは発せられる警報や一時ブレーキ等のアクションの意味を誤解したり・分からず混乱したりして、むしろ危険な操作をすることが起きる可能性がある。

(2)リスク・ホメオスタシスへの対応

ドライバーにはヒヤリハットを感じさせるが事故には至らないようなシステム、適度な緊張感を与え続けるシステム、技術を過信させないシステム、技術を周知させうる体制が必要とされる。

我が国では、2002年の被害軽減ブレーキの技術指針の策定においては、ドライバーが過信し危険回避行動を怠るような行動変化を招かないようにするため、衝突が避けられない状況に至ったときに制動制御を始めるという考え方が採用された。すなわち、ドライバーが制動回避または操舵回避のいずれを行っても物理的観点では回避できない状況に至ったときに制動制御を始めるという考え方が採用された。

2005年の被害軽減ブレーキの技術指針の改訂においては、“ドライバーが通常の運転で行う回避操作と干渉しないタイミングであれば制動制御を行っても良い”とする考え方が採用された。ドライバーが通常の運転で行う制動回避および操舵回避の開始タイミングをそれぞれ調査し、ほぼすべてのドライバーの通常回避操作と干渉しないと考えられるタイミングが装置の作動タイミング上限として設定された。そしてこのタイミングを上限とし、制動の仕方に配慮すればドライバーの過信を招くことはないと考えられた。

(3)交通事故防止技術導入の基本的考え方

交通事故防止技術による事故減少の効果、生命の価値の適正なる評価を踏まえた事故減少の効果に照らし合わせて、交通事故防止技術を積極的に導入・義務化していくべきと考える。

リスク・ホメオスタシスが生じようとも、交通事故が減ることの重大性・優先性を踏まえて義務化していくべきと考える。

同時に過信を防ぐために、次の制度を導入すべきと考える。
①衝突防止装置等各種交通事故防止装置による警報に反応せず、緊急自動ブレーキ等が作動した回数に応じてペナルティを科す。②一定回数に達するとロックアウトする、解除時に罰金を支払わせる。③一定回数に達すると免許更新をできなくする。

この制度を導入するには、システム全体の高信頼性が求められる。また、特殊な環境で起きたかどうかチェックする体制も必要であり、ドライブレコーダーなどの機能の充実が必要とされる。

8. おわりに

「日本学術会議工学システムに関する安全・安心・リスク検討分科会」は「安全工学シンポジウム2010」の場で、次のようにプレゼンテーションした。「ヒューマンファクタ研究を加速させるとともに、機械支援のあり方の検討により将来の方向性が出せれば、機器開発に関する技術ロードマップが構築でき、導入シナリオが明確になることが期待される。5年以内にオールジャパンでの研究の体制が整備され、機械支援のあり方が示され、10年以内に部分的な機械介入によるぶつからない車の実現を目指したい。」「高齢者の生活の場における比較的低速域での機械介入による危険回避であれば、5年くらいで技術的には実用化が可能と思われ、社会の受容性について十分な社会実験を実施し、実現を目指していきたい。」

技術はすでに相当進歩している。衝突予防技術については、国交省自身が、普及促進を課題としている。技術指針があるものは、まずそれをベースに安全性能基準を策定し、ついでその技術の標準装備を義務づけさせたい。技術指針がないものは、早急なる策定作業を要求したい。

昨年参議院選挙に際してクルマ社会を問い直す会は、我々が望む政策として「すべての自動車に酒酔い運転防止装置の搭載を義務づける」「すべての自動車に制限速度遵守装置の搭載を義務づける(必要な技術開発と道路側のインフラ整備を見込む)」「すべての自動車に信号遵守装置の搭載を義務づける(必要な技術開発と信号機等道路側のインフラ整備を見込む)」「すべての自動車に衝突予防装置(トヨタのプリクラッシュセーフティシステムのより発展した形のものなど)の搭載を義務づける」という政策を提示し、各党にその策への賛否を問うた。今後もこの政策を訴えていきたい。

クレマチス
(会員K・Tさんの絵)

書籍の紹介

いずれもインターネットに出ている紹介文の転記です。（清水真哉）

■増田悦佐
『クルマ社会・7つの大罪　アメリカ文明衰退の真相』

355ページ／1,890円
2010年8月刊
出版社　PHP研究所

内容：

アメリカはなぜ衰退し、覇権国家の椅子を降りるのか?　その理由を、「クルマ社会」というキーワードから検証し説き明かす。

■片野 優
『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』

212ページ／1,995円
2011年4月刊
出版社　白水社

内容：

「人は誰でも自由に移動する権利を有する」との、社会権に根ざした欧州各国の先進的事例を紹介。環境に配慮した都市生活のための自治体・学生・市民の必読書。街が変わる、楽しくなる！

1988年、交通権という新たな発想を取り入れて、EU議会は「歩行者の権利に関する欧州憲章」を採択しました。第一条「歩行者は、健康的な環境で生活を営み、また身体的・精神的に安全が保障される公共空間において、快適さを満喫する権利を有する」ではじまる全8章からなるこの憲章は、ヨーロッパの交通権の骨格を成すものです。……（中略）……

結局のところ、ヨーロッパと日本の交通政策の違いは、この精神性の度合いに帰着するように思われます。今後、日本がヨーロッパから交通政策を学ぼうとするならば、その背景にまでさかのぼる必要があるのではないでしょうか。また、ここに日本の交通政策の発展の鍵があるように思われます。（「はじめに」より）

街が変わる、楽しくなる！　地球温暖化が懸念される現在、日本の道路行政は相変わらず有効な方策を見出しかねているかに見える。そうした現状を転換すべく、「時代を先取りするヨーロッパの交通法」「世界をリードする自治体の交通政策」「人間と自転車中心の街づくり」等全5章において、その果敢な取り組みと成果を紹介する。

EUでは車の役割は認めながらも人は自由に移動し快適さを満喫する権利を有するという《社会権としての交通権》を基に、人間主体の街づくりが進められている。2005年、ロンドンでは所定エリア進入車に一日5ポンドの渋滞税が課せられ、06年、ストックホルムでは時間帯ごとの渋滞税課税システムが発足した。その他にも、新車に25%の消費税＋180%の登録税を課すデンマーク、パーク＆ライドシステムを導入し、市街での公共交通（LRT他）と自転車の利用による車社会からの脱却をはかる諸都市の試み……。全23節で詳細に報告されるこうした交通法のあり方とその取り組みは、市街地の空洞化、交通渋滞、大気汚染等の問題を抱える日本の都市を考えてゆく上で大いに参考になるに違いない。官庁、地方自治体の関係部署、さらには交通問題に関心を寄せる市民団体、学生の必携書。

目次：

片野優（かたの　まさる）

1961年生まれ。東京都立大学法学部卒業。出版社勤務の後、91年以降ウィーン、ブダペストに滞在し、現在セルビア共和国のベオグラードで出版社を経営。ジャーナリストとしては「地球温暖化」「月刊廃棄物」などの雑誌に環境レポートを連載し、また旅行記事を執筆している。主要著書:『ヨーロッパ環境対策最前線』（白水社）、『ウィーン　小さな旅物語』（JTB出版、共著）、『プラハ　塔と黄金と革命の都市』（河出書房新社、共著）

カラー
（会員K・Tさんの絵）

2011年度総会への会員メッセージ

2011年度総会出欠票に寄せられたメッセージを順不同で紹介します。

●大クルマ社会の中ながら弱小でも、私たち、今後も声をあげていきましょう。
●東北関東大震災、原発大事故と大変なことが起こりました。地球温暖化との関連を今回の震災と指摘される人もいます。マイカーや携帯などぜいたくなものを本気になって一人一人が手放していく時期に来たと思われます。今回の総会は、非常に重要なものと見ております。
●電気と同様にガソリンの使い方について、世の中全体で見直す時期に来ている気がします。
●残念ながら総会には出席できません。高齢(84才)になり、又持病の糖尿病に依る脚部分の動脈硬化の為、歩行(長く歩く)が困難になって居る為です。

3月11日発生の東北関東大震災のため、多くの方々が亡くなられました。そうして、福島第一の原発の事故が発生し、その解決(3月31日現在)の目途がたって居りません。仙台市や東京都も放射能汚染の心配があります。国家権力の維持が困難になる恐ろしいことです。

現在、被災地への物資の輸送には道路に依るトラックが主体ですが、早く他の方法、たとえば、JRとか、船舶に依る方法を検討すべきです。ここにも、日本のクルマ社会の発想が出て居ます。道路輸送の悪癖です。
●電気自動車(エコカー)普及政策と原子力発電所大幅増加計画(当面はムリ?!)との関連が気にかかります。
●いつもお世話になっています。東日本大震災で日本が大変な事になっています。道路や車、家が酷い状態になっている映像を毎日見ています。田舎だと車で移動しないと生活できないとも思えてきます。都会も計画停電などで公共交通機関が不便だと仕事もしづらいでしょうし……エネルギーの見直しを考えさせられます。今年度も宜しくお願いします。
●いつも貴重な情報をありがとうございます。歩車分離信号の改善が進んでいることは喜ばしいです。
●このたびの震災により被災された皆様に心よりお見舞申し上げます。

幸いにして、被害をこうむらなかったのですが、この震災の意味、そして今後どのように復興していけばいいのか、原発事故を受けてのエネルギーの問題、結局は我々の生き方自体をどう変革すべきなのか、といった根本的な問題について真剣に考えなくてはならないと思っています。

その意味で当会の活動が今こそ重要であると考えます。

微力ながら何か力になれることに取組みたいと思います。
●これから、ますます会の活動が活発して、脱クルマ社会への大きな力となることを願っています。
●現実には何もやれていませんが……。世話人の皆様、いつもご苦労様です。良いことをしているのに間違いはありません。
●道路交通(特に自家用車)から鉄道・船へのモーダルシフトを進めれば、省エネとCO_2排出削減になる。安定資源確保とCO_2排出削減が原発にとって近年追い風になっていたが、モーダルシフトの効果は原発の“必要性”を少しでも弱めることに貢献できるのではないか。福島第一原発事故で原発の危険性が広く認識された今、反原発運動関係者との交流も、交通への理解を広げる一つの手段かも知れない。
●何も活動できなくて申し訳ありません。皆様の活動に期待しています!
●3.11の地震の際は職場から自宅まで、約60kmを自転車で帰ってきました。約4時間。その後電車もストップ。結局、もう一度自転車で職場へ。ガソリン不足も小生には無縁でした。自転車はすごい。
●基本的人権の中に交通権を確立して、交通弱者が安全で、自由なくらしのできる日本を作りましょう。

車は便利だと云う迷信は、原発が安全だ、クリーンだといっていた迷信とうり二つです。

現実と合理的、科学的な思考の当会がリーデングシップを発揮する時代だと思います。

●ギリギリになって申し訳ありません。歩車分離信号のパンフレットは、知り合いの警察の人に渡そうと思います。

●年会費、遅延で申訳ありません。

●会報は大切に読んでいます。自転車と電車で通勤しています。雨が降ると雨具を着て自転車に乗り駅まで行き、雨具を脱ぎ（上着のみ）電車に乗り、降りた駅で自転車で(駅に自転車が置いてあるので) 会社まで行くというスタイルです。最初のころは大変と感じましたが、今はなれて雨でも平気です。クレーン車による、小学生6人殺人事件には怒っています。運転手が病気だったということですがいずれにしても安易に免許が交付されています。そもそもクレーン車のような視界のまったく悪い重機が一人乗務で公道を走行してよいことになっているのが問題です。こうした問題も「問い直す会」でぜひ取り上げていって欲しいと思います。

●前略　私はこの度本会を脱退致します。病を患い、障害年金のみの収入では、つづけられません。宜しく願います。有難う御座いました。

●こんにちは、いつもお世話を頂くばかりですが、メーリングも会報もとても楽しみにしています。次年度も読み専門になりそうですが、変わりませずどうぞよろしくお願い致します。

●車道確保優先からゆったり歩道確保優先社会に。

●東日本大震災の被災者に心からお見舞い申し上げます。被災地の救援・復興をやりぬき、これを通じて真に人間が大事にされる社会にしていく契機としていきたいと思います。クルマ中心の社会のあり方も問われています。

●総会にはいつも出られないのですが、今年度も、北海道からできる限り情報発信をしたいと思います。

●総会出席します。以前の津田美知子さんの講演は、とても素晴らしかったので、今回も楽しみです。購入した著作２冊も、何度も読み返しています。

新しい著作も、紙の形でも、デジタルな形でも構わないので購入希望です。

●東日本大震災に直面して、車の利点・欠点を改めて直視しました。

家内の両親・親戚が被災地におり、物資を持ってすぐにも駆けつけたい衝動に駆られました。ガソリン補給の手だてがないのと、現地の事情を考慮して断念しましたが、正直なところ、いつになるかわからない公共交通機関の再開を待っていられないという気持ちでした。

クルマ（ことに自家用車）が多くの問題を引き起こしているのは確かです。けれど、何らかのメリットを覚えるからこそ、多くの人がクルマを利用するのです。

狭量な議論に陥り、クルマ利用者の反感を買うのは得策ではありません。より大きなムーブメントにするためにも、クルマ利用者の意見を斟酌することも必要だと、切実に思っています。

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ

●世話人退任者より

後藤昇（世話人／事務局→地域活動連絡係に）

世話人を退任することになりました。

５年間事務局を担当しましたが､会員のお世話をする役割を担った世話人として充分なことはできなかったなと反省しています。私の非力に免じて許していただきたいと思います。

退任の理由は宮城の田舎に帰ることにあります。

私は東京に出てきて約40年になり、田舎で生活していたときの２倍、東京にいることになります。そこで、まずは、田舎での生活の感覚を取り戻す必要があります。それとともに、しっかり地元の状況を把握して、必要とされていることを何かできないか考えていこうと思います。

地方特に農村は、いろんな面で都市、東京よ

り条件がよくありません。それは頭ではわかっているのですが、長年都市、東京で暮らしていると実感、感覚でつかめないで、トンチンカンなことを考えてしまいそうです。
先走って無駄なことをして消耗しないように、一歩一歩進んでいきたいと思います。助言をよろしくお願いします。　（宮城県栗原市在住）
＊ほかに朝倉幹晴さんが世話人を退任して地域活動連絡係になられました。

●世話人より

杉田正明（世話人・再任　代表兼会報作成）
41ページ「代表より」をごらんください。
（千葉県松戸市在住）

清水真哉（世話人・再任　事務局）
42ページ「事務局より」をごらんください。
（千葉県習志野市在住）

青木　勝（世話人・再任　会計）
今年７月17日に関西ミーティングを開催します。杉田正明代表が来阪しての学習会です。
ぜひ、大阪でお会いしましょう。会費もよろしくお願いします。　（大阪府大阪市在住）

林　裕之（世話人・再任　会報作成）
この会が結成されてからすでに10数年が経ちました。その間に、交通事故の犠牲者の減少（日本）や「エコカー」の普及などクルマを取り巻く状況は変化してきました。しかし、依然として歩行者や自転車に乗った人がクルマによって生命を落とすという事件が多発しています。また世界的に見れば、クルマの台数は激増し、クルマによる汚染物質の排出とそれに伴う大気汚染はますます深刻になっています。この会が果たすべき社会的使命はとても大きいと思います。
今年も会報担当の世話人として活動させて頂くことになりました。よろしくお願いします。
（山口県萩市在住）

杉田久美子（世話人・再任　会報発送）
これまで事務局を担っていらした後藤昇さんが郷里に引っ越されることになりました。５年間、いつも静かに丁寧に会のために働いて下さっていました。ありがとうございました。それで、今年度から、会報の発送作業をお引き受けします。会報発送の際、会員向けに一緒に入れてもらいたい案内、パンフレットなどありましたら、ご連絡ください。会の主旨に合うものでしたら、大丈夫と思います。是非、ご活用下さい。　（千葉県松戸市在住）

足立礼子（世話人・再任　会報作成）
ここ数年はいろいろ逡巡や反省ばかりで、今年度世話人を継続することにもためらいがありましたが、総会や世話人会でみなさんの熱意と温かさに触れて、また気持ちを上向きにさせていただきました。会報係として少しでもお手伝いできたらと思います。地域ではまとまった活動はできていませんが、歩道の改善を行政に働きかけたり、東京外環道反対運動の会に参加したりしています。
ところで、会員のみなさん、どしどしご投稿をお願いいたします‼
会報は硬く理論的な原稿が多くて気軽に発信（投稿）しにくい、というご意見も聞かれますが、学究的な考察も、クルマ社会に対する率直な感想や意見も、地域での地道な活動の話も、どれも等しく大事だと世話人会でも話しました。なにげない意見や疑問が、だれかの活動のヒントや励みになることもあるでしょう。数行のつぶやきでもよいので、どうぞお気軽にご投稿ください。　（東京都三鷹市在住）

●地域活動連絡係より

田中　牧（新地域活動連絡係）
４月に開催された先日の総会で地域連絡係を引き受けました。
1. 赤字決算の解消に向けて
総会で行なわれた決算報告では、約23万円の赤字（カンパと記載された項目）があることを知りました。この赤字は、年間の総支出79万円の29%に相当しますが、この解消には、115人分（＝23万円÷2千円）の会員を勧誘出れば良いことになります。120名の横浜市民に入会して頂けるように活動したいと思います。

2. 地域活動との連携

私自身は、
①後藤　昇様から「横浜カーフリーデー」の担当委譲
②「歩行者の安全を求める議員連盟準備会」の事務局
③横浜市長から民生・児童委員の委嘱
④「NPO法人　樹木を活かす会」の設立に係り、その理事
を引き受けています。

①～④の活動には、問題意識と目指すところは共通な部分が多いので、こうした活動を有機的に連関させ、効果的に当会の普及に力を注いで参りたいと思います。どうぞよろしくお願いします。（神奈川県横浜市南区在住）

＊20ページに投稿があります。

二宮英治（新地域活動連絡係）

このたび地域活動連絡係をお引き受けしました二宮と申します。四国の端っこの宇和島市という所に住んでおります。東京などでの活動への参加は難しいですが、こちらでもできることは協力したいと思います。

自分自身が交通事故に遭った経験があり、クルマ社会というのは文字通りクルマ中心の社会であり、人間中心ではないと考えるようになりました。

しかしクルマ社会肯定派が大勢を占めているのが現状であり、これに対して正面からはたらきかける「運動」という行為では、クルマ社会はなかなか転換できないと考えています。そこで私は学術的にクルマ社会を批判できないかと考え、科学的に交通安全を実現する方法を考察しています。

それをどうやって実現していくかとなると困難な課題は山積みです。一人では不可能ですので、会の皆さんのお知恵を借りながら、一緒にクルマ社会を問い直していきたいと思います。

（愛媛県宇和島市在住）

＊16ページに投稿があります。

小林和彦（地域活動連絡係）

あいさつに代えて14ページの投稿をごらんください。（山形県山形市在住）

田中英則（地域活動連絡係）

あいさつに代えて21ページの投稿をごらんください。（茨城県つくば市在住）

木村孝子（地域活動連絡係）

これという活動もできていませんのに、本会の地域活動連絡係として名を連ねさせていただいて、光栄（！）に思っています。ささやかな報告をさせていただきます。

・進呈用の会報を余分に送っていただき、市役所の市長と教育委員会と道路交通課に届けています。それぞれがクルマ社会を考え直すように、子どもたちの登下校や放課後の安全が守られるように、そして交通事故が減るようにと願って送っています。

年４回の会報、ここ数年送り続けていますが、送りっ放しであることを反省しています。「クルマ社会をどう考えますか」「人々の移動の足はクルマ優先ではなく、公共交通、自転車、徒歩を大事に考える社会に切りかえていきませんか」「この会報を読んでどう思われましたか」……等の質問を投げかけて回収し、その結果を近く会報でお知らせしたいと思います。

他に、革新を掲げる市会議員２名にも送っていますが、「大事なことですね」と言いつつ２人ともマイカーの熱心な（！）利用者であり、残念です。

あとの数冊は近くの公民館の案内コーナーに置きます。しばらくして行ってみると無くなっているので、だれか持っていってくれたのでしょう。裏に連絡先として私の電話番号を書いてあります。残念ながら連絡は今のところありませんが、いつかいただけると期待しましょう。

・地域を毎日くまなく歩いています。人生最後の日まで自分の足で歩けることが、今の私の最大の課題のひとつです。私のペースで毎日70～100分歩きます。歩いていると、自然の移り変わりを毎日感じることができます。道端のどんな小さな花でも目に入ります。いろいろな人に会えます。人さまとの会話が億劫ではない私は会話がはずみます。

雨の日もあり、風の吹く日もあります。歩いている私をにらむようにして過ぎていくドライバーもいます。私が歩くのをそっと気づかうような優しいドライバーもいます。へたなドライバー（失礼！）が私のすぐ横を通り、ハッとさせられることも。

常に歩行者の私には、クルマ社会の矛盾がよく見えます。地域を歩き、会報を通して小さな報告をさせていただくのも、この係の役目かなと思っています。今後ともおつき合いよろしくお願いいたします。　（茨城県竜ヶ崎市在住）

＊21ページに投稿があります。

梅沢　博（地域活動連絡係）

あいさつに代えて15ページの投稿をごらんください。　（茨城県つくばみらい市在住）

菊池和美（地域活動連絡係）

長い間当会で中心的に活動していた足立さんが三鷹へ越されて、稲城市の会員は私一人となりました。足立さんとは車問題を中心にして活動する時間が余りとれませんでしたが、それでも分離信号の取り組みは懐かしく思い出します。

子どもが自然に触れ合いながらすくすく育つ環境を守りたいとの切実な願いから始めた地域活動も25年を過ぎました。

市民参加での大気汚染測定は車の脅威から子どもたちを守りたいと15年間続けました。また失われてゆく自然環境の保全、安全な遊び場や道路の確保等さまざまな活動を行いましたが、現実は厳しく車社会は進行し私たちの願いはますます遠のいていると感じます。

今全国的に歩車分離、公園確保等が取り組まれ、その為の区画整理や再開発が進行していますが、私はかえってそれが車社会を助長し、人をまちから追いやり家に閉じ込めていると感じます。小さな街区単位を人に開放し、車を追い出すことができないものでしょうか?まち全体が人の暮らす場所であり、道は人の庭と考えるのです。

そんな思いで今、稲城市南山地区のまちづくりに関わっています。小さな街区の計画ですが家は里山つき集合住宅で車はシェアし、棟と棟の間には囲いはありません。道は共有地となっています。そんな小街区をどんどん増やすことが今の目標です。

先日、ボランティアで宮城県気仙沼に行きました。医療チームとして気仙沼から大島という離島に毎日船で渡り避難所の方々の医療に携わりました。

宮城県の気仙沼は震災後の津波と火災で港が壊滅し、漁船が陸地に乗り上げ、家々はがれきとなり、歩く道がようやく確保された状態でした。ただ、被災する前の宮城県は農業と酪農と漁業が盛んで、水田は耕され、草地には牛が放牧され、漁港にはたくさんの船が往来していたに違いありません。今も被災地以外の宮城県は本当に美しいまちでした。人の産業が地域の環境を維持していることを実感しました。

東京に住むと地方からの物資に頼って暮らしていることを実感します。車が地域間の距離をなくし、自由な流通を可能にしているのです。しかしそのため都市と地方の格差が生じ、人口の偏りや環境破壊も進んでいます。東日本大震災ではそのことを痛感しました。

車社会を変える為には多様な角度から車問題を検証するとともに、是正のための道筋を提案することが必要だと考えています。そんな視点も持ちつつ小さな目線で地元活動に関わりたいと思います。是非稲城市周辺の方はご連絡ください。　（東京都稲城市在住）

冨田悦哉　（地域活動連絡係）

世田谷・目黒あたりにお住いの会員の方々と、地域の道路を見たり、改善を考えたりできればと思っています。よろしくお願いします。

（東京都世田谷区在住）

島津陽子（地域活動連絡係）

コミュニティバスの会などに加わって活動しています。今年度もよろしくお願いいたします。

（三重県津市在住）

三宅浩太（地域活動連絡係）

新聞は、昨今ではマスメディアの一部門になりましたが、その影響力は小さいものではありません。当会が設立された1995年頃と現在の日本の社会情勢を比較しますと、かなり変化していることがわかります。以下、2紙の記事より感ずるところのあった内容の一部を紹介します。（※印は筆者の感想です。）

【A紙　2010年8月29日付「朝日地球環境フォーラム2010の分科会特集」より】

（フォーラムは2010年９月13・14日東京にて開催。国内外の有識者出席。）

この中の、『「人が主役」の交通を模索』（見出し）より。

◎京都市地球環境政策監　大島　仁氏

京都は年間5000万人の観光客があり、そのうちの30%が自動車を利用している。京都駅から嵐山まで電車なら10数分で行けるのに、車なら２時間以上かかることもある。今年、市は「歩くまち・京都」憲章を制定した。人が交通の主役のまちづくりのため、困難に立ち向かう覚悟だ。

◎千葉大学大学院准教授　村木美貴氏

米英の低炭素型の都市開発では郊外の開発を規制し、次世代型路面電車（LRT）やバスの沿線を高密度に開発し、どこでも徒歩圏内に駅がある。多様な交通手段の選択肢の提供が大切。

◎トヨタ自動車副会長　岡本一雄氏

石油に代わる天然ガス、バイオ燃料、水素、電気の４つのエネルギー源を、用途によって使い分けることになる。パーク＆ライド、市街地の商業施設の駐車場削減政策も必要。

※実現にはいろいろな考え方があるということですが、要は、人が主役の交通を考えざるを得ない時代になったわけです。

【B紙　2011年2月6日付「助かってますコミュニティーバス」より】

◎立命館大学教授　土居靖範氏

農村部だけでなく都市部でも買い物難民や移動困難者が増えている。「移動する権利をすべての人に保障する」交通権の確保は、基本的人権や生存権を守る上でも必要不可欠。国として交通権を保障する施策への転換が求められている。コミュニティバスは利用者の声を大事にし、鉄道など他の交通機関との調整もし、絶えず見直ししていくことが大切。

※昨今の買い物難民等の発生の原因は、高齢化、過疎化、商店街の衰退などに加え、地域の足が失われたからです。公共交通を守りましょう。

以上、最近の記事の論点を紹介するとともに、クルマ優先ではなく人優先の社会への変革を、あらためて切望いたします。（兵庫県神戸市在住）

矢田　肇（地域活動連絡係）

地球温暖化防止のため、仕事で行く所が近い場合は自転車を使うようにしています。

会報でわかりましたが、歩行者の安全のためには、歩車分離信号が有効だと思います。小生の住む松江でも同信号が少しずつ増えてきているように思いますが、さらに増えるように手助けをしたいです。具体的には、どのような働きかけをしたらよいのでしょうか。

同信号のデメリットは、車の待ち時間が長くなること、費用がかかること、同信号の意味を知らない人は戸惑うことだと思います。設置場所は、子どもや高齢者や障がい者の方が多く利用する交差点、見通しのよくない狭い交差点、車の通行量が多い交差点でしょうか。

（島根県松江市在住）

＊地域活動連絡係のかたは全国に33名おられます。連絡先はこの会報に同封の名簿をごらんください。

代表より

杉田正明

４月23日の総会冒頭で挨拶させて頂いた内容を掲載して本号のメッセージとします。

私は、この一月半、重苦しい気持ちで過ごして参りました。地震・津波・原発のためです。

震災からの復興が課題になっていますが、このままでは、またまたクルマ社会をそのまま再生する方向に向かっている様に見てとれます。脱クルマを目指す私たちとしてはどう考え、何を提案すべきでしょうか。津波防災と脱クルマはどう関連するか、脱原発と脱クルマはどう関連するか、この点をお話しして代表挨拶とさせていただきます。

脱原発と脱クルマの関連からお話しします。

原発の根本的欠点が改めて明確になりました。スリーマイル島やチェルノブイリのような人為的ミスもしくは今回の福島のような自然災害により制御に失敗すると、それを契機に深刻な制御不能状態に陥ることがあり、その場合退去・避難を含めて甚大な被害をもたらすということです。福島第一原発は未だ制御できていません。放射能放出が続いています。

根本的欠陥のもう一つは、放射性廃棄物について千年・万年単位の超長期の管理を必要とし子孫へ大きな負担を強いることです。また最終処理できる展望が社会的にも技術的にも無く、技術体系として完成・完結していないことです。

脱原発が必要です。つなぎとしてとりあえず原発を一定程度存続させざるを得ないかもしれません。しかし古い原発・安全性の低い原発から順次廃炉していくべきです。

私たちは脱原発のために次の四つに取り組むべきです。一として、再生可能自然エネルギーへの転換、二として省エネルギー、三としてエネルギー消費水準の切り下げ・生活水準の切り下げ、四としてエネルギー消費人口の削減・人口増大策の取りやめです。

脱クルマはこの四つの課題のうち二つ目の課題、即ち省エネルギーと整合致します。省エネルギー型国土および都市を形成することが課題となるわけですが、クルマから鉄道・軌道へのモーダルシフトはこれに大いに貢献します。

具体的には、貨物鉄道を再生強化しトラック輸送を減らすべきです。またローカル鉄道の利便性を高め、さらに路面電車を新設し、マイカー交通を減らすべきです。この中で、鉄道・路面電車沿線へ集住する都市を作っていくべきです。路面電車導入のためには道路拡幅・区画整理の実施が必要となることもあるでしょう。

モーダルシフトについては、マイカーから自転車へのシフトも強く進めるべきです。そのため、道路利用の再配分を行いつつ、場合によっては道路の拡幅も行いつつ、自転車専用レーンの設置を推進すべきです。自転車で過ごしやすいコンパクトな都市作りを進めるべきと考えます。

次に津波防災と脱クルマの関連についてお話しします。

復興に当たって、どこに建物を建てるかが問題となっています。高台の土地は自然を破壊しなくては確保できませんし、働く場である漁港や農地から離れてしまうので敬遠されます。やはりこれまで住んできた所に再建したいとなるでしょう。

今回の津波はビルの４階部分まで達したケースが少なくありません。となると５階建て以上の堅牢なビルを建て、そこに集住する形を基本とすべきでしょう。1・2階部分は水産加工場や店舗など事業用に使い、それ以上の階に居住する、そして５階以上の部分に備蓄スペースと共用スペースを確保する形が適当と考えます。

こうした集住ビルの集合体として町を作ることを基本とし、この町と、離れたところにある商業やサービスなど都市機能の集積地とは利便性の高いローカル鉄道で結び、そのローカル鉄道は津波に耐えられるしっかりした高架鉄道として整備することが望ましいと考えます。

また町中では、人口規模が大きければ路面電車を引きまた自転車レーンも整備し、人口規模が小さければ自転車レーンを整備し、クルマに頼ることなく交通できる都市あるいは集落を作るべきと考えます。

さらに高いところに作る駅との関係に工夫が要りますが、ローカル鉄道を貨物鉄道としても活用することも進めるべきと考えます。
私は津波に対しては高層化・集住による対応が必要と考えます。それを進めることは鉄道･路面電車の利用可能性を増し採算性向上をもたらしますから、高層化と鉄・軌道の強化をセットにした町作りを進めるべきと考えています。

事務局より

清水真哉

2006年より五年間、私と共に事務局を務めてくださった後藤昇さんが、宮城の故郷にお帰りになるということで、世話人を退任なさいました。
後藤さんには、会報の発送や、総会の出欠確認、総会での会の活動報告その他、これまでの功績に感謝申し上げると共に、今後の活躍をお祈り申し上げます。
後藤さんは私の不得手な、辛抱の要るこまめな仕事を引き受けてくださり、互いに補い合いながら、事務局として円滑に会の運営を進めることが出来ました。
私が気付かなかったことを後藤さんに指摘されたことも多々ありました。今後、事務局として力が低下していくことは否めません。
今年度は、後藤さんの他もう一名の世話人が退任し、あわせて世話人が二人減りました。その分、残った世話人の負担が確実に増えていきます。
選挙の際の質問状の作成、勉強会での講師役、そのほか様々な形で会としての意見をまとめる仕事をする一方で、会報の発送などの事務仕事までこなさなくてはなりません。
サッカーに例えれば、前線で攻撃に参加した選手が、走って戻ってゴールマウスも守らなくてはならないという状況です。
会の運営はぎりぎりの体制で、会の活動がいつまで続くのか不安です。
会員数も減少し、会の会計も厳しい状況にありますが、経済的な支援と共に、組織運営につきましても、時間的な余裕がありましたらお手伝い頂けましたら助かります。
皆さんのご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

会計より　青木 勝

2011年度会費の振込みをお願いします。
当会の会計は、窮迫しています。皆様の会費ではまかないきれず
個人的な、寄付により補填されています。
当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。
ラベルシールの宛て名の上部に「10年度会費払込済」「11年度会費払込済」と記載しています。それぞれ､2010年度、2011年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。
2011年４月１日から2011年４月27日までの会費・寄付納入者は34個人・団体です。
年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。
当会は、皆様の会費･寄付で運営されています。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。
ぜひとも、2011年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、**複数口の会費や寄付**もよろしくお願いいたします。
会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(同封の名簿参照)までご連絡ください。

クルマ社会を問い直す会　会則

第１条（目的）本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第２条（会員）本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第３条（活動）本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第４条（総会）本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第５条（役員）本会には代表１名、副代表１名、世話人若干名、会計監査２名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は１年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。役員の選出は会員の互選による。

第６条（組織）事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第７条（会費）会員の会費は年額１口2000円、団体会員の会費は同じく１口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第８条（寄付）本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員の判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第９条（会計）年１回、会員に対して会計報告をする。

第10条（改正）本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報　第１号』（1995年７月発行）に掲載され、施行されました。

お分けします

ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

●当会（杉田聡・今井博之）著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』―定価１冊440円を400円でお分けします（送料は別）。

●会報『クルマ社会を問い直す』（年４回発行）のバックナンバー（１号〜63号）―１冊100円でお分けします（送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です）。

●冊子『「クルマ社会と子どもたち」（その後）：交通沈静化の海外の取り組み』（今井博之著・37号に同封）、冊子『クルマ社会と子どもアンケート報告集』（ダイジェスト版もあり・35号に同封）、冊子『脱クルマ、その課題の広がり』（杉田正明著・51号に同封）、冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』（今井博之著・59号に同封）、会のパンフレット―これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

　以上、申し込みは杉田久美子（本会報に同封の名簿参照）まで。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

●地方支部…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。

●地域活動連絡係…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています（2000年度から設置）。世話人・地域活動連絡係のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

案内板

■関西ミーティング（学習会）を開催します。《7/17（日）》

クルマ社会を問い直す会杉田正明代表による学習会です。また、会員相互の交流も行います。ぜひ、ご参加ください。

学習会テーマ　**「交通事故防止技術」**
講師　**杉田正明氏（本会代表）**
日時　**2011年7月17日（日）**
　　　午後1時30分～4時30分
場所　**大阪市立　弁天町市民学習センター**
　　　第２研修室　　TEL 06-6577-1430
　　　大阪市港区弁天1-2-2-700（オーク2番街7階）
　　　地下鉄中央線、JR環状線「弁天町駅」から徒歩３分
参加費　無料
申し込み　はがきに住所、氏名、連絡先、「学習会参加」と記入して、世話人の青木勝（同封の名簿参照）まで送付してください。申し込みがなくても、当日参加オーケーです。

■東京ミーティング　ご案内 ～ご参加ください～《7/23（土）、8/27（土）、9/24（土）》

時間　14：00～ 17：00
場所　生活思想社
　　　東京都新宿区神楽坂2-19 銀鈴会館506
　　　（銀鈴ホールという映画館がある建物の5階）
　　　最寄り駅　JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅
　　　TEL/FAX　03-5261-5931
内容　・情報交流・活動交流・意見交流
　　　・上記のほかに会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。
問い合わせ　杉田正明090-6931-6051

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

●次号発行予定：**2011年9月下旬**
●原稿締切り：**7月31日**（**締切り厳守**でお願いします）
●送付先：**足立礼子**（本会報に同封の名簿参照）
●募集内容：
※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。
・投稿（意見や情報、活動紹介や提案、会や会報へのご意見など）。字数はおよそ3000字以内。超える場合はご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は１つの号につき一人１点までとします。
・公的機関等に出された意見書など
・写真（解説つきで）やイラスト
・「私のイチおし」（おすすめの本や場所など）
・会・会員に関連する報道や投稿記事（新聞、雑誌等）
・調査研究等の長文もご紹介します。ご相談ください。

★原稿についてのお願い
・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
・タイトルを必ずつけてください。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。
・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。
※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著作者にお断りすることなく修正させていただくことがありますのでご承知おきください。
※会報は現在当会のホームページhttp://toinaosu.orgでそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博　　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文